

Merc.

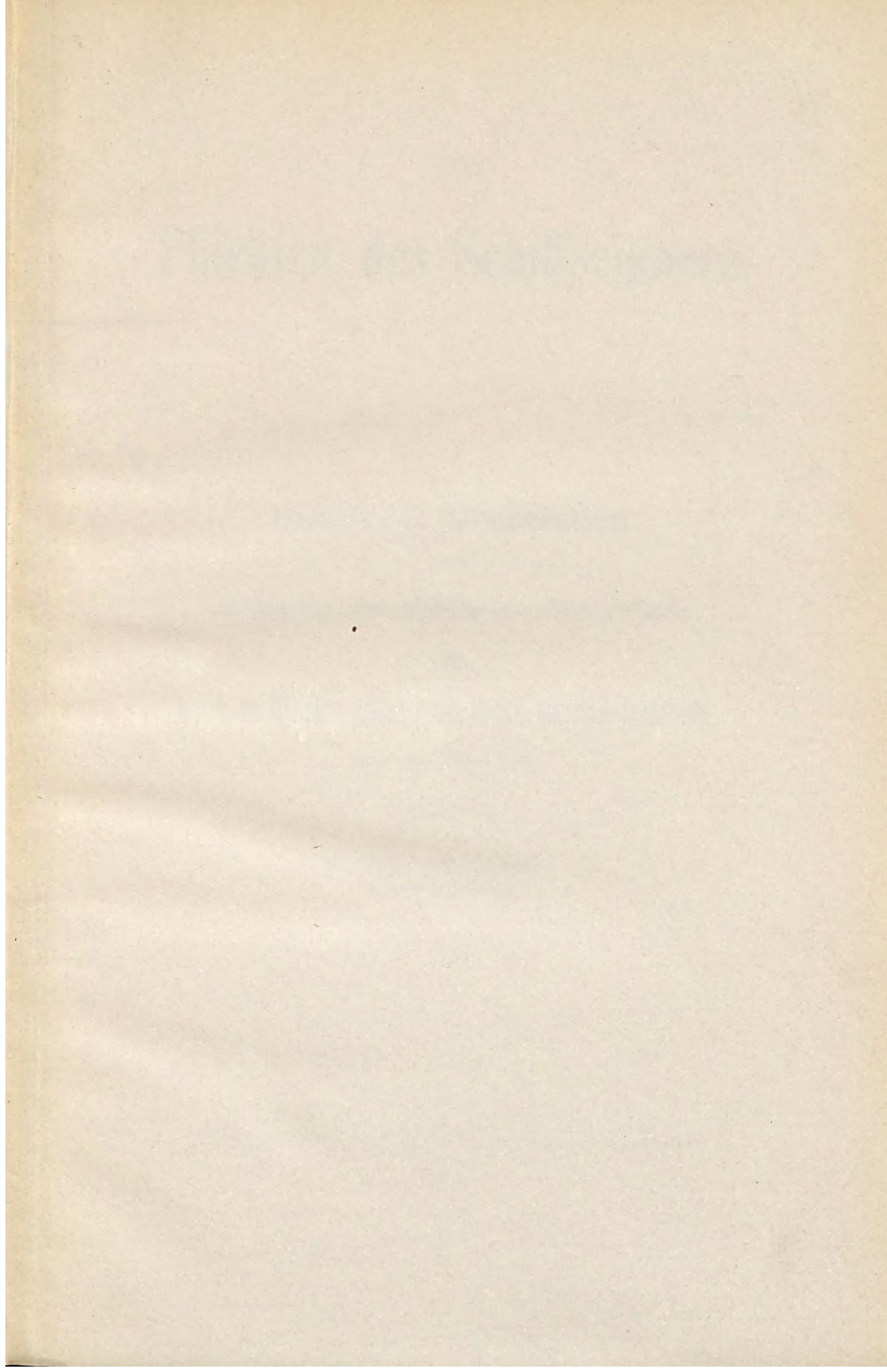
226. m

Schwerter Kopf.
In: Klingen und Griffen
von

Merē.

226^m-

Schwarzkopf



Die
Pflichten des Schiffseigners.

Inaugural - Dissertation
zur
Erlangung der juristischen Doctorwürde
der
hohen juristischen Fakultät der Georg-Augusts-Universität
zu Göttingen
vorgelegt von
O. Schwartzkopf,
Referendar in Lübeck.

Göttingen,
Druck der Univ.-Buchdruckerei von W. Fr. Kästner.
1897.

Die

Pflichten des Schiffseigners.

Inaugural-Dissertation

von

Erlangung der juristischen Doctorwürde

der

Königl. juristischen Fakultät der Georg-August-Universität

zu Göttingen



Göttingen

Druck der Univ.-Buchdruckerei von W. F. Fricke

1877

Inhaltsübersicht.

	Seite.
§ 1. Einleitung. Begriff des Schiffseigners	1—7

Abschnitt I.

Oeffentlich rechtliche Pflichten.

§ 2. Vermessung und Registrierung des Schiffes	7—11
§ 3. Anstellung eines befähigten Schiffers u. Maschinisten	11—13
§ 4. Heimatsort und Gerichtsstand	13—15
§ 5. Schiffsabgaben	15—19

Abschnitt II.

Privatrechtliche Verbindlichkeiten.

A. Unbeschränkte Haftung.

§ 6. Im allgemeinen	19—25
§ 7. Unbeschränkte Haftung mit Pfandrecht an Schiff und Fracht	25—27

B. Beschränkte Haftung.

§ 8. Voraussetzungen	27—40
§ 9. Umfang der beschränkten Haftung	40—46
§ 10. Beschränkt persönliche Haftung	46—53
§ 11. C. Verhältnis der Gläubiger unter einander. Rangordnung der gesetzlichen und vertragsmässigen Pfandrechte.	53—69
§ 12. Anhang. Rechtliche Stellung des Schiffseigners, welcher als Schiffer sein Schiff selbst führt	69—73

Index

Section I

- 1. Introduction
- 2. General Principles
- 3. Specific Principles
- 4. Conclusions

Section II

- 1. Introduction
- 2. General Principles
- 3. Specific Principles
- 4. Conclusions
- 5. Appendix
- 6. Bibliography
- 7. Index
- 8. Glossary
- 9. Notes
- 10. References

§ 1.

Fasst das Handelsgesetzbuch in den Bestimmungen seines fünften Buches über das Seerecht lediglich das Schiffahrtsgewerbe ins Auge, so verfolgt das Binnenschiffahrtsgesetz¹⁾ die weitergehende Tendenz der Regelung des gesamten Schiffahrtsrechts in seinen privatrechtlichen Beziehungen, um hinsichtlich derjenigen Verhältnisse, welche allen Schiffen gemeinsam sind, einerlei ob sie Handels- oder sonstigen Privat- oder staatlichen Zwecken dienen, einen einheitlichen Rechtszustand herzustellen. Während daher nach dem HGB. Rheder nur der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes ist (art. 450), ist als Schiffseigner im Sinne des Gesetzes anzusehen der Eigentümer eines zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes. Das Gesetz sieht also von dem Erfordernis des Betriebes eines Gewerbes ab und legt das Gewicht auf die Ausübung der Schiffahrt.

Diese Erweiterung erklärt sich mit gutem Grunde daraus, dass es in vielen Beziehungen z. B. hinsichtlich der Haftpflicht des Eigentümers eines Schiffes für den durch die Schiffahrt entstandenen Schaden, ganz gleichgültig ist, ob das Schiff Erwerb durch die Fahrt bezweckte oder nur eine Lustfahrt unternahm. Würde doch bei dieser Unter-

1) Citirt als B.Sch.G.

scheidung der Eigentümer einer Lustjacht aus einer Schiffskollision im allgemeinen nicht haften¹⁾, wohl aber wenn er zufällig einen Frachtauftrag ausführte. Diese irrationelle Unterscheidung, welche wohl hauptsächlich die Kauffahrteischiffe d. h. die zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffe im Gegensatz zu der Kriegsmarine setzen sollte, ist daher schon von späteren seerechtlichen Nebengesetzen²⁾ aufgegeben und sollte bei der zu erwartenden Revision des HGB. auch für das Seerecht wegfallen. Nach dem Binnenschiffahrtsgesetz kommt es also lediglich auf die Verwendung eines Schiffes auf Binnengewässern an. Danach unterstehen dem Gesetz nicht nur die Eigentümer derjenigen Schiffe, welche der Güter- oder Personenbeförderung dienen, oder ihren Erwerb durch Fischerei oder Schlepp- und Bugsierdienste suchen, sondern auch die Eigentümer von Lustjachten, von zu wissenschaftlichen Expeditionen ausgesandten Schiffen, von Hafenpolizeidampfern und ähnlichen im amtlichen Dienst benutzten Fahrzeugen.

Eine andere Frage ist die, wann die Kaufmannseigenschaft des Schiffseigners begründet ist. Durch den Betrieb der Schiffahrt allein wird der Eigentümer ebensowenig Kaufmann, wie dies der Rheder als solcher ist. Vielmehr sind beide nur dann Kaufleute, wenn sie gewerbemässig Handelsgeschäfte betreiben (art. 4 HGB.) und zwar in eigenem Namen. Daher fallen nicht darunter Rheder oder

1) Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen (RG.) XXXII S. 144 f.

2) z. B. Reichsgesetz betr. die Unfallversicherung der Seeleute vom 13. Juli 1887 § 2: 'Als ein deutsches Seefahrzeug im Sinne dieses Gesetzes gilt jedes ausschliesslich oder vorzugsweise zur Seefahrt benutzte Fahrzeug, welches unter deutscher Flagge fährt'; und welches demgemäss den Rheder als den Eigentümer eines solchen Fahrzeugs definirt.

Schiffseigner, deren Schiffe nur für den Fischfang oder für Bugsierdienste bestimmt sind; während aber der Rheder stets Kaufmann ist, wenn sein Schiff Reisende zur See befördert (art. 271 No. 4), ist dies der Schiffseigner nur dann, wenn eine »Anstalt« es ist, die den Transport von Personen auf Binnengewässern ausführt (art. 272 No. 3). Ob der Schiffseigner im Sinne des art. 10 HGB. sich als Minderkaufmann darstellt, ist quaestio facti, indem »Schiffer« hier nicht im technischen Sinne (des art. 478 H.G.B., § 7 B.Sch.G.), sondern in der allgemeinen Bedeutung des täglichen Lebens gebraucht ist. Daher wird ein Schiffseigner, der sein einziges für Frachtfahrten benutztes Schiff selbst führt, als Minderkaufmann anzusehen sein, was wichtig ist für die Befreiung von den den Kaufleuten obliegenden Pflichten zur Führung von Handelsbüchern, Eintragung der Firma u. s. w. Ferner sind dahin wohl unbedenklich diejenigen zu zählen, welche von der Registerpflicht befreit sind (§ 120 B.Sch.G., R.Ges. v. 28. VI. 1873 § 1).

Was unter Binnenschifffahrt zu verstehen ist, hat gesetzlich keine nähere Erklärung gefunden; es ergibt sich aber die Abgrenzung der zum See- und zum Binnengebiet gehörenden Gewässer aus § 1 der Vorschriften über die Registrirung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873, welche den in seemännischen Kreisen herrschenden Anschauungen entsprechen. Die Qualificierung eines Schiffes als See- oder Flussschiff hängt nicht ab von Bauart, Tiefgang oder Lastengehalt, vielmehr entscheidet darüber lediglich die lokale Verwendung, ob es nämlich ausschliesslich oder vorzugsweise seine Reisen zur See macht oder auf Binnengewässern fährt. So wird z. B. ein Schiff, welches um seine Seereise anzutreten, erst den unteren Lauf des Flusses durchfahren muss, stets als Seeschiff anzusehen sein; und es kann dann allerdings, wenn es auf dieser Fahrt mit

einem Flussschiff zusammenstösst, auch eine Kollision der rechtlichen Vorschriften über den Zusammenstoss von Schiffen auf See mit den für die Binnenschifffahrt geltenden stattfinden, was jetzt nur noch hinsichtlich der Verjährung von Wichtigkeit ist¹⁾, da im übrigen die seerechtlichen Bestimmungen über den Zusammenstoss von Schiffen art. 736—741 einfach übernommen sind (§ 92).

»Schiffseigner« ist aber nur derjenige, welcher das Schiff in eigenem Namen zur Schifffahrt verwendet. Daher wird technisch nur derjenige Eigentümer so bezeichnet, welcher das Schiff entweder selbst führt oder durch einen von ihm angestellten Schiffer führen lässt, nicht dagegen, wer sein Schiff einem anderen durch Vermietung oder auf Grund sonstigen Vertrages z. B. Einräumung eines Niessbrauches überlässt; doch bleibt er Schiffseigner, wenn das Schiff von einem Unterverfrachter im ganzen gechartert wird, denn dieser erhält nicht die Disposition über die Führung des Schiffes, welche vielmehr bei dem Schiffseigner resp. seinem Schiffer verbleibt²⁾. Doch kann es zweifelhaft sein, ob jemand das Schiff mietete oder nur zur Befrachtung charterte. Hier ist nicht entscheidend die Form des Vertrages, oder die Person, der die Ausrüstung des Schiffes und die Auswahl des Schiffers obliegt, sondern allein, wer die Oberleitung behält, sodass er selbständig

1) Vgl. § 118 Z. 7 B.Sch.G.: ein Jahr, beginnend mit dem Schluss des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist (§ 119) mit art. 906 Z. 2, H.G.B.: zwei Jahre nach Ablauf des Tages des Zusammenstosses. — Uebrigens war in Rücksicht hierauf schon von den meisten deutschen Staaten durch die Einführungsgesetze zum H.G.B. der Abschnitt desselben über den Schaden durch Zusammenstoss von Schiffen auf Binnenschiffe für anwendbar erklärt.

2) Vgl. Ehrenberg: Beschränkte Haftung des Schuldners S. 173 f. Seuffert's Arch. LI, 283.

über das Schiff verfügen und namentlich dem Schiffer Befehle erteilen, eventuell ihn absetzen kann. Steht das Letztere nicht dem Eigentümer, sondern seinem Mitkontrahenten zu, so ist dieser nicht Unterverfrachter, sondern Ausrüster (ein Ausdruck, der zwar nicht vom Gesetz gebraucht, aber ganz allgemein üblich ist). In diesem Fall ist nicht der Eigentümer, sondern der Ausrüster »Schiffseigner«, indem jeder, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne des Gesetzes angesehen wird (§ 2 Abs. 1). Darin liegt einerseits, dass die Verwendung, einerlei ob sie mit Genehmigung des Schiffseigners oder widerrechtlich geschieht, die privatrechtlichen Pflichten und Rechte des Schiffseigners für ihn zur Folge hat, insbesondere wird dadurch seine Haftpflicht mit Schiff und Fracht gegenüber den Schiffsgläubigern begründet, andererseits, dass das interne Verhältnis zwischen Eigentümer und Ausrüster dadurch nicht berührt wird. Auch hinsichtlich des öffentlichen Rechts wird nichts geändert, der Eigentümer behält seine rechtlichen Verpflichtungen in bezug auf Registerpflicht u. s. w. und die Ansprüche der Strompolizeibehörden können gegen ihn geltend gemacht werden. Eben- sowenig ist der Ausrüster zu eigenmächtiger Veräusserung oder Verpfändung des Schiffes befugt, anders als im Seerecht, wonach der Eigentümer sein Eigentumsrecht verliert, wenn der Ausrüster oder der von ihm angestellte Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse das Schiff formell rechtmässig veräussert (art. 499)¹⁾.

Steht das Schiff im Eigentum mehrerer Personen, so tritt uns im Seerecht eine eigenartige Gesellschaftsform

1) Wagner, Seerecht I, S. 148.

entgegen, die Rhederei, welche weder *societas* noch juristische Person ist, indem einerseits Mehrheitsbeschlüsse die übrigen Rheder binden ¹⁾ und die *actio pro socio* unter den Mitgliedern fehlt, andererseits aber weder Parteifähigkeit noch Vermögensfähigkeit, auch kein Vereinsname vorhanden ist. Diese Gesellschaftsform ist nicht ins B.Sch.G. übernommen, weil, wie die Motive hervorheben, die Rhederei im Binnenlande nicht üblich sei und kein Bedürfnis vorliege, dieselbe für die Binnenschiffahrtsgesellschaften einzuführen. Da das Verhältnis mehrerer Miteigentümer vom Gesetz gar nicht geregelt ist, so entscheiden darüber die Grundsätze des bürgerlichen Rechts bzw. des Handelsrechts.

Was nun die Pflichten und Rechte des Schiffseigners anbetrifft, so haben wir eine dreifache Beziehung zu unterscheiden: Verhältnis zum Staat (öffentlich rechtliche Verpflichtungen), Verhältnis zu Schiffer und Schiffsbesatzung und Verhältnis zu dritten Personen.

Nur das an erster und an letzter Stelle Genannte soll uns hier beschäftigen, da über die rechtliche Stellung des Binnenschiffers zum Schiffseigner bereits eine Dissertation von de Voss (Göttingen 1895) erschienen ist. Indess auch das Verhältnis des Schiffseigners als Verfrachter, das im Anschluss an das H.G.B. Buch IV Titel V seine besondere eingehende Regelung im Gesetz gefunden hat (§§ 26—77), soll hier unerörtert bleiben, weil es seiner Bedeutung wegen eine selbständige Darstellung verlangt. Von eigentlichem Interesse sind aber lediglich die Pflichten, nicht die Rechte des Schiffseigners, und auf sie wird sich die nachfolgende Ausführung beschränken. Anhangsweise ist dann noch der besondere, gerade für die Binnenschiffahrt sehr praktische

1) Ausnahmen: art. 458 Abs. 2, 459 Abs. 1 Satz 2.

Fall zu besprechen, dass der Schiffseigner zugleich die Funktionen des Schiffers versieht.

Abschnitt I.

Oeffentlichrechtliche Pflichten.

§ 2.

Vermessung und Registrierung des Schiffes.

Schiffseigner im Sinne des § 1 des Gesetzes ist nur der Eigentümer eines zur Schifffahrt auf Binnengewässern bestimmten Schiffes. Es ist also Voraussetzung Eigentums-erwerb eines solchen Schiffes, sei es durch Erbauung oder Erwerb von einem Dritten also im Regelfall durch Kauf. Derselbe regelt sich nach bürgerlichem Recht; die im Interesse der Hebung des Schiffskredits geforderte Gleichstellung des Schiffsregisters mit dem Grundbuch, dass das Eigentum nur durch Eintragung erworben werde, ist als unpraktisch verworfen worden. Andererseits aber lag auch kein Bedürfnis vor, die Bestimmung des Seerechts, dass die bloße Vereinbarung der Kontrahenten an Stelle der sonst etwa erforderlichen Uebergabe zum Eigentumserwerb genügen solle (art. 439), auf das Binnenschifffahrtsrecht zu übertragen, vielmehr wird hier gemäss den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts Besitzübertragung gefordert. Andererseits geht die Eigenschaft als Schiffseigner verloren durch Aufgabe der Schifffahrt oder Veräusserung des Schiffes, doch hat dieses auf die persönliche Verpflichtung des Schiffseigners natürlich keinen Einfluss (vgl. art. 442). Um nun mit dem Schiffe die Schifffahrt betreiben zu können,

hat der Schiffseigner zunächst verschiedene öffentlichrechtliche Vorschriften zu erfüllen. Dieselben umfassen nach Seerecht die Vermessung und Registrierung des Schiffes und die Bestellung eines geeigneten Schiffers. Eine gleiche Verpflichtung wird auch dem Binnenschiffseigner obliegen. Hinsichtlich der Vermessung der Binnenschiffe ist bis jetzt keine einheitliche Regelung erfolgt, doch ist zur Zeit eine Binnenschiffahrtsordnung in Vorbereitung. Es gelten also heute noch auf diesem Gebiet die von den einzelnen Landesregierungen in grosser Mannigfaltigkeit erlassenen Vermessungsordnungen, und sieht für Preussen die allgemeine Verfügung des Justizministers vom 2. November 1895 betr. die Führung des Schiffsregisters nach dem Reichsgesetz vom 15. Juni 1895 vor, dass in Ermangelung einer allgemeinen Schiffsvermessungsordnung aus Messbriefen der Steuerbehörden, Dampfkesselrevisionsattesten, sowie sonstigen Bescheinigungen der zuständigen Behörde oder der Erbauer die Angaben bei der Anmeldung glaubhaft zu machen sind (§ 8 c.). Die Vermessung des Schiffes bildet die Grundlage für die vom Gesetz normierte Registerpflicht. Das B.Sch.G. hat sich entgegen den mannigfaltigen Vorschlägen, die Registrierungs-pflicht abhängig zu machen von einer gewissen Maschinenkraft oder indizierten Pferdekraften und entgegen dem in dem Reichsgesetz vom 28. Juni 1873 betr. die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe und in den bremischen und hamburgischen Schiffsverpfändungsgesetzen befolgten Prinzip, eine gewisse Grösse des Raumgehalts für massgebend zu erklären, dafür entschieden die Tragfähigkeit als Massstab zu benutzen. Doch folgt es sachlich dem vorhin erwähnten Reichsgesetz von 1873, da die vom Gesetz als registerpflichtig normierte untere Grenze von (mehr als) 15000 kg Tragfähigkeit bei Dampfschiffen

und 20000 kg bei sonstigen Schiffen annähernd einem Durchschnitts-Brutto-Raumgehalt von 50 cbm entspricht¹⁾. Die Anordnung des Schiffsregisters und die damit verbundene Eintragspflicht für grössere Schiffe enthält für die bei weitem meisten deutschen Staaten neues Recht. Dass die Registrierungspflicht, welche doch eine öffentlichrechtliche Pflicht bedeutet, im Gesetz überhaupt Aufnahme gefunden hat, erklärt sich daraus, dass sie auch für die privatrechtliche Seite der Binnenschifffahrt von grosser Wichtigkeit ist, dadurch dass das Register ein zuverlässiges Auskunftsmittel bietet für die Gläubiger über die rechtlichen und thatsächlichen Verhältnisse des Schiffes, da insbesondere eine vertragsmässige Verpfändung des Schiffes nur durch Eintragung in das Schiffsregister bewirkt werden kann, wenn demselben auch nicht wie dem Grundbuch öffentlicher Glaube beigelegt ist. Der Eigentümer, resp. jeder Miteigentümer eines vom Gesetz als eintragungspflichtig bezeichneten Schiffes ist daher verpflichtet, das Schiff bei der Registerbehörde des Heimatsortes zum Schiffsregister anzumelden unter Glaubhaftmachung seines Eigentums und anderer das Schiff betreffender und eintragungspflichtiger Angaben (§ 123—125). Ausserdem hat er Veränderungen in den eingetragenen Thatsachen oder Rechtsverhältnissen gleichfalls anzumelden, doch liegt bei einer Veräusserung die Anmeldepflicht dem Erwerber ob. Diese Anmeldungen sind durch Androhung einer Ordnungsstrafe, gleichwie im H.G.B. die Anmeldungen zum Handelsregister, gesichert. Auch die Löschung bei Verlust des Schiffes muss vom Eigentümer bewirkt werden und ist eine Löschung von Amtswegen seitens der Registerbehörde vom Gesetz nicht anerkannt (§ 127. 128).

1) Landgraf, Kommentar zum Binnenschiffahrtsgesetz S. 318.

Ueber die Eintragung wird ein Schiffsbrief von der Registerbehörde erteilt, auf welchem sämtliche Veränderungen und Verpfändungen zu vermerken sind (§ 126. 131). Derselbe ist, ebenso wie das seerechtliche Certifikat, vom Schiffer stets an Bord zu führen (§ 8), da er eben dritten Beteiligten oder den Behörden gegenüber als Ausweis dienen soll.

Während aber im Seerecht das Schiffsregister eine Hauptbedeutung dadurch gewinnt, dass alle Kauffahrteischiffe über 50 cbm Raumgehalt, welche im ausschliesslichen Eigentum deutscher Reichsangehöriger stehen, das Recht die deutsche Reichsflagge zu führen nur dadurch erlangen, dass sie im Schiffsregister eingetragen und ihnen ein Certifikat ausgefertigt ist (§§ 2. 3. 8. 10 der R.Ges. vom 25. Okt. 1867 betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe u. s. w., und § 1 des R.Ges. v. 28. Juni 1873), fehlt eine derartige Vorschrift für das Binnenschiffahrtsrecht. Vielmehr sind hier in das Schiffsregister einzutragen alle Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebkraft, als Benzin-, Petroleumboote u. s. w. von mehr als 15000 kg Tragfähigkeit, sowie sonstige Schiffe, also insbesondere Segelschiffe, Kähne, Schuten u. s. w. mit einer Tragfähigkeit von mehr als 20000 kg ohne Unterschied, welchem Zwecke sie dienen, und einerlei, ob sie im Eigentum deutscher Staatsangehöriger oder von Ausländern stehen, sofern nur der Heimatsort, von dem aus die Schifffahrt betrieben wird, ein deutscher ist. Auch finden die Bestimmungen des Gesetzes auf alle Binnenschiffe Anwendung, einerlei ob sie eingetragen sind oder nicht, und zwar wie auf die nicht eintragungsfähigen, so auch auf diejenigen, welche trotz ihrer Registerpflichtigkeit nicht eingetragen sind. In der Erwägung, dass eine besondere Maschinenkraft z. B. bei Eisbrechern dem Schiffe trotz geringerer Tragfähigkeit einen grösseren

Wert verleihen kann, der es zur Eintragung besonders in Rücksicht auf die Verpfändung als geeignet erscheinen lässt, ist den Landesregierungen freigegeben auch Schiffe von geringerer Tragfähigkeit als eintragsfähig oder -pflichtig zu bezeichnen (§ 129). Hinsichtlich des Rechts der Flaggenführung aber ist die Registerpflicht für die Binnenschiffe ohne Bedeutung. Dies ergibt sich beim Fehlen einer derartigen Bestimmung schon daraus, dass vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 15. Juni 1895 auf den bei weitem meisten Stromgebieten gar keine Schiffsregister existierten. Auch sind nicht etwa die Vorschriften des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe u. s. w. analog anzuwenden, ebensowenig wie sich die Rechtssätze des V. Buches des H.G.B. analog auf die Binnenschifffahrt übertragen liessen (vgl. R.G. Bd. V S. 91). Es gelten also auf diesem Gebiet die Landesgesetze, welche das Recht zur Führung der Landesflagge an die Voraussetzung der Staatsangehörigkeit des Schiffseigners knüpfen. Ob und wann daneben ein Recht zur Führung der Reichsflagge besteht, ist eine offene Frage welche uns hier nicht interessieren kann, da eine Pflicht zur Flaggenführung rechtlich nicht angenommen wird¹⁾.

§ 3.

Anstellung eines befähigten Schiffers und Maschinisten.

Will der Schiffseigner das Schiff nicht selbst führen, so hat er mit der Führung einen Schiffer zu beauftragen. Inwieweit derselbe eines Befähigungsnachweises bedarf, ist

1) Vgl. Wagner a. a. O. S. 154.

hinsichtlich der konventionellen Ströme, d. h. derjenigen mehrere Staaten durchfliessenden Ströme, für welche zur Regelung des Verkehrs und der Schifffahrt Staatsverträge zwischen den beteiligten Uferstaaten abgeschlossen sind wie z. B. für den Rhein die Rev. Rhein-Schiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868, für die Donau die Donau-Schiffahrts-Akte vom 7. Nov. 1857, in diesen Staatsverträgen normiert. Dieselben verlangen übereinstimmend nur, dass der Schiffer von der Regierung des Uferstaates, welchem er als Staatsbürger angehört, zur selbständigen Ausübung des Schiffergewerbes zugelassen und hierüber mit einem Patent versehen ist. (Rh. Sch.-A. art. 15, 16—21, 26; Donau Sch.-A. art. 10; Bodensee Schifffahrtsordnung vom 22. Sept. 1867 art. 10; ebenso für die Weser und Elbe).

Auf den anderen Strömen und Flüssen unterliegen dagegen die Schiffer noch keiner Prüfung und Konzession, da die Reichsgewerbeordnung § 31 nur für die Seeschiffer u. s. w. ein Befähigungszeugnis verlangt, hingegen für die Stromschifffahrt es bei den von den Staatsverträgen getroffenen Anordnungen für deren Geltungsgebiet bewenden lässt (§ 31 Abs. 3 Gew.O.). Bei der jetzt eingeführten gesteigerten Haftung des Schiffseigners für Verschulden der Schiffsbesatzung erscheint es auch in dessen eigenem Interesse dringend notwendig und voll gerechtfertigt, einen Befähigungsnachweis von Schiffern und Maschinisten auch auf Binnengewässern zu fordern. Doch ist, da nicht für alle Flüsse und Schiffe gleiche Voraussetzungen zutreffen, die Frage nicht im Gesetz einheitlich geregelt, sondern die näheren Bestimmungen darüber sind dem Bundesrat und für Landseen ohne fahrbaren Abfluss den Landesregierungen vorbehalten (§ 140 B.Sch.G.). Bis zum Erlasse dieser Verordnung besteht also noch der alte Zustand, der auf den nicht konventionellen Binnengewässern grosse Gefahren

für die Sicherheit des Verkehrs bei Verwendung ungeeigneter Schiffer im Gefolge haben kann. In gleicher Weise wie für Anstellung eines befähigten Schiffers hat der Schiffseigner auch zu sorgen für geprüfte Steuerleute und Maschinisten, soweit in dieser Hinsicht die Staatsverträge schon Vorschriften enthalten. Ferner aber hat er darauf zu halten, dass an denjenigen Stellen, wo bei Ausübung der Schifffahrt die Annahme eines Lotsen staatlicherseits vorgeschrieben ist, ein solcher an Bord ist; doch wird dies im Regelfall Sorge des leitenden Schiffers sein.

§ 4.

Heimatsort und Gerichtsstand.

Sind die bis jetzt genannten Verpflichtungen gleichsam Vorbedingungen, um die Schifffahrt ausüben zu können, so erwachsen dem Schiffseigner aus der Ausübung selbst noch andere allgemeine öffentlich rechtliche Verbindlichkeiten. Darunter fällt die Pflicht einen Heimatsort für das Schiff zu wählen, von dem aus er faktisch die Schifffahrt betreibt. Dieser Heimatsort des Schiffes spielt gleichfalls eine grosse Rolle für das Rechtsverhältnis des Schiffseigners, denn einmal begründet er einen Gerichtsstand für alle gegen den Schiffseigner als solchen zu erhebenden Klagen und sodann findet das am Heimatsort geltende öffentliche Schifffahrtsrecht auf den Schiffseigner Anwendung, insbesondere die Rechtssätze in Bezug auf die in den beiden vorhergehenden §§ erörterten Verhältnisse.

Daher hat das B. Sch. G. den Heimatsort eines Schiffes genau bestimmt. Es ist dies nämlich derjenige Ort, von dem aus die Schifffahrt mit dem Schiffe betrieben wird, während nach Seerecht derjenige Ort als Heimatshafen bezeichnet wird, von welchem die Schifffahrt mit dem Schiffe betrieben werden soll. Die Abweichung ist in Rücksicht

auf die Bestimmung der Zuständigkeit des Registergerichts festgesetzt und entspricht auch besser dem praktischen Bedürfnis. In Zweifelfällen ist derjenige Ort als Heimatsort zu betrachten, wo die Hauptniederlassung, in Ermangelung derselben der Wohnsitz des Schiffseigners sich befindet (§ 6, Abs. 2), da bei regelmässigen Fahrten zwischen bestimmten Plätzen sonst leicht mehrere Orte in Betracht kommen könnten. Ist aber auch ein Wohnsitz des Schiffseigners nirgends begründet, wenn z. B. die Familie stets auf den Kähnen lebt, so entscheidet der Ort, wo der Schiffseigner zur Gewerbe- oder Einkommensteuer herangezogen ist (§ 6, Abs. 3).

Dieser Heimatsort ist also zuständig für alle Klagen gegen den Schiffseigner als solchen, d. h. für alle Ansprüche, welche aus der Verwendung eines bestimmten Schiffes zur Schifffahrt auf Binnengewässern gegen den Schiffseigner entstanden sind, einerlei ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet. Der weitergehende Vorschlag, dass der Schiffseigner überall da verklagt werden könne, wo das Schiff sich jeweilig befinde, oder wenigstens da, wo es einen längeren Aufenthalt habe, ist mit Recht verworfen worden, da dadurch der Schifffahrtsbetrieb leicht gehemmt werden könnte. Der Gerichtsstand des Heimatsortes ist aber kein ausschliesslicher, vielmehr kann auch in dem allgemeinen Gerichtsstand des Schiffseigners (§ 12. 13 C. P. O.) Klage gegen ihn erhoben werden. Auch ist die durch internationale Verträge festgesetzte Zuständigkeit der Rheinschifffahrtsgerichte (Rhein-Sch.-A. art. 38) und der Elbzollgerichte (Elb-Schifffahrts-Akte vom 23. Juni 1821 art. 26) nicht berührt. Der für die Entschädigungsansprüche aus Bergung und Hilfsleistung anerkannte besondere Gerichtsstand des Ortes, an welchem die Bergung oder Hilfeleistung stattgefunden hat (§ 97 Abs. 2), gilt nur

für die gegen den Schiffer gerichtete Klage; der Schiffseigner kann bei einer daselbst gegen ihn erhobenen Klage die Unzuständigkeit des Gerichts geltend machen und kann daher auch aus Bergung und Hilfeleistung nur da belangt werden, wo er nach allgemeinen Grundsätzen Recht zu nehmen verpflichtet ist.

§ 5.

Schiffahrtsabgaben.

Die aus seinem Hoheitsrecht über die öffentlichen Flüsse abgeleiteten Ansprüche des Staates haben sich zum Vorteil für Handel und Schiffahrt sehr verringert. Es gilt heute allgemein das Prinzip der Freiheit der Schiffahrt für alle Nationen auf den internationalen Strömen, während früher viele Staaten die Benutzung der ihr Gebiet durchfließenden Ströme nur ihren Staatsangehörigen gestatteten, sodass an der Grenze die Waaren umgeladen werden mussten. Dieser vom Wiener Kongress 1815 anerkannte Grundsatz der Freiheit der Schiffahrt »sous le rapport du commerce« (art. 108) ist in den einzelnen Staatsverträgen hinsichtlich der sog. konventionellen Ströme durchgeführt, wenn auch zum Teil mit Einschränkungen, so ist auf der Donau die eigentliche Donauschiffahrt d. h. der Verkehr zwischen den einzelnen Häfen ohne Berührung des Meeres allein den Uferstaaten vorbehalten¹⁾.

Hinsichtlich der Behandlung der Schiffe verschiedener Nationen ist ebenfalls in Deutschland Gleichheit erreicht worden; wie die Kauffahrteischiffe sämtlicher Bundesstaaten auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstrassen gleichmässig zuzulassen und zu behandeln sind, (Deutsche Reichsverfassung art. 54 Abs. 3), so darf der Verkehr fremder

1) art. 8. Donau-Sch.-Akte v. 7. Nov. 1857.

Schiffe in Deutschland nicht von den einzelnen Staaten mit schwererer Abgabe belastet werden als der der einheimischen, vielmehr ist hierzu allein das Reich befugt (R. V. art. 54 Abs. 5). Die Erhebung der Abgaben aber ist reichsrechtlich normiert. Danach dürfen für die Befahrung natürlicher Wasserstrassen, wie Flüsse, Binnenseen, überhaupt keine Abgaben erhoben werden²⁾, sondern nur für die Benutzung besonderer zur Erleichterung des Verkehrs bestimmter Anstalten. Die Höhe dieser Abgaben, sowie der Abgaben für die Befahrung der in Staatseigentum stehenden künstlichen Wasserstrassen, der Kanäle, darf ferner die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen. (R. V. art. 54 Abs. 4).

Diese Abgaben rechtfertigen sich hinreichend aus den grossen Kosten, welche dem Staat durch den Bau von Kanälen und dem Instandhalten der Wasserstrassen erwachsen. Wenn auch dem Staat die Sorge für die Erhaltung des Fahrwassers und die Herstellung von Uferanlagen für die Zwecke und zur Sicherung der Schifffahrt obliegt, so ist es doch naturgemäss, dass die Kosten zum Teil oder ganz getragen werden von denen, in deren ausschliesslichem Interesse die Anlagen geschaffen sind. Diese Abgaben, die mannigfacher Art sein können, Hafengelder, Brücken-, Schleusengelder, Kanalgebühren hat der Schiffseigner und bei Lastfahrten der Frachtführer, der ja meist mit dem Schiffseigner identisch sein wird, allein zu tragen und es findet, soweit nicht ein Anderes vereinbart ist, keine Repartition auf alle Beteiligten statt. Andererseits aber hat der Schiffseigner auch Anspruch auf Benutzung

1) Eine Ausnahme ist gemacht für die Unterweser durch das R. Ges. v. 5. IV. 1886.

aller Anlagen, sofern sie nur dem öffentlichen Gebrauch überhaupt offen stehen. Sein Anspruch greift sogar über das öffentliche Recht hinaus, indem die Uferanlieger im Interesse der Schifffahrt genötigt sind die Benutzung des s. g. Leinpfades zu gestatten.

Die Beobachtung der übrigen vom Staat erlassenen Vorschriften, welche der Sicherheit des Verkehrs dienen sollen, deren Nichtbeachtung zum Teil allerdings nur civilrechtliche Folgen hat, liegt nicht dem Schiffseigner, sondern dem Schiffer ob. Dahin gehören die Vorschriften über hinreichende Bemannung, Ausrüstung und Verproviantierung des Schiffes, über das Anbordhaben der erforderlichen Schiffspapiere, des Schiffsbriefs, Schiffspatents, Messbriefe u. dergl., über Ladungsverzeichnisse, über die Stauung der Ladung und die Sorge dafür, dass das Schiff nicht schwerer beladen wird, als die Tragfähigkeit und die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse es gestatten, über die Annahme von Zwangslotsen u. s. w. (§ 8). Ausserdem hat der Schiffer alle strompolizeilichen Vorschriften, über Führung von Lichtern, Ausweichen, Verkehr bei den Schleusen, Benutzung der Hafenanstalten u. s. w. zu beobachten¹⁾. Nur für eins hat neben dem Schiffer auch der Schiffseigner einzustehen, nämlich für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise. Diese Haftung ist nicht nur eine rein civilrechtliche²⁾, vielmehr ist der Schiffseigner schon nach den internationalen Schifffahrtsverträgen³⁾ verpflichtet, vor der ersten Reise sein Schiff obrigkeitlich untersuchen zu

1) Die Kaiserliche Verordnung vom 7. Januar 1880 zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See findet auch auf die Binnenschifffahrt Anwendung, soweit nicht besondere örtliche Vorschriften bestehen (§ 25 der Verordnung).

2) vgl. darüber unten S. 24.

3) Rh.-Sch.-A. art. 22. Donau Sch.-Akt. art. 14.

lassen, wobei ihm ein Certificat über die Tauglichkeit und genügende Ausrüstung (*la solidité et le gréement nécessaires*) das sog. Schiffsattest oder Schiffspatent ausgestellt wird. Diese Untersuchung hat er nach jeder Veränderung des Schiffes, ausserdem aber auf Verlangen des Befrachters wiederholen zu lassen und muss ferner auf Verlangen der Uferregierungen jederzeit eine Revision gestatten. Die Nichtbefolgung dieser Vorschriften macht ihn strafrechtlich haftbar ¹⁾).

Ist sonach zum grossen Teil der Schiffer für die Erfüllung der im Interesse der Sicherheit des Verkehrs aufgestellten Pflichten verantwortlich, so hat doch hinsichtlich der privatrechtlichen, — ja auf dem Rhein sogar hinsichtlich der öffentlichrechtlichen ²⁾, — Folgen und Schadenersatzansprüche der Schiffseigner indirekt aufzukommen, da er für den Schaden verantwortlich ist, welchen eine Person der Schiffsbesatzung, zu welcher auch der Schiffer gehört, einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zugefügt hat (§ 3 B.Sch.G.). Damit treten wir auf ein anderes Gebiet über, nämlich die privatrechtliche Stellung des Schiffseigners, welche uns eingehender beschäftigen wird im Anschluss an das Reichsgesetz vom 15. Juni 1895, welches die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt regelt.

1) vgl. pr. Gesetz vom 17. März 1870 § 13 Z. 5. 6.

2) Es kommt hier in Betracht das preussische Gesetz vom 8. März 1879 betr. die Rheinschiffahrtsgerichte. § 13 lautet: Der Schiffsherr haftet wegen der Beschädigung, welche von Personen der Schiffsbesatzung während der Fahrt oder beim Anlanden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen verursacht worden sind (art. 34 IIc. der rev. Rh.-Sch.-A.), sowie für Geldstrafen und Kosten, welche jenen Personen wegen Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrts- und strafpolizeilichen Vorschriften (art. 34 I) auferlegt werden.

Abschnitt II.

Privatrechtliche Verbindlichkeiten.

A. Unbeschränkte Haftung.

§ 6.

Im Allgemeinen.

Die Verpflichtungen des Schiffseigners aus dem Schiffsfahrtsbetriebe können begründet werden durch eigene Handlungen des Schiffseigners, sie können aber auch, und zwar nicht zum geringsten Teil, aus Handlungen anderer Personen entstehen, nämlich des Schiffers und der Schiffsbesatzung. Daraus erklärt sich auch der verschiedene Umfang der Haftung; da es hart schien, den Schiffseigner für fremdes Thun in gleicher Weise einstehen zu lassen, wie für eigenes, andererseits aber eine Haftpflicht im Interesse des Verkehrs dringend geboten ist, so führte man hier eine auf Schiff und Fracht beschränkte Haftung ein. Man unterscheidet daher bei dem Vermögen des Schiffseigners nach einer dem Seerecht entstammenden Einteilung zwischen dem Landvermögen, der *fortune de terre*, und dem Schiffsvermögen, der *fortune de mer*. Letztere bildet rechtlich ein Sondervermögen, da für gewisse Forderungen den Gläubigern allein das Schiffsvermögen verhaftet ist. Daher können sie auf Grund ihrer Ansprüche auch nur in dieses eine Zwangsvollstreckung erwirken, geniessen aber dafür als s. g. Schiffsgläubiger ein Vorzugs- und im Konkurs des Schiffseigners ein unbeschränktes Absonderungsrecht (§ 41 Z. 8 K.O.). Auf der andern Seite aber ist den übrigen Gläubigern des Schiffseigners der direkte Zugriff auf das Schiffsvermögen nicht verschlossen, sie können vielmehr

auf dessen Bestandteile Arrest legen lassen¹⁾ und Exekution in dasselbe erwirken, doch erhalten sie dann stets nur das, was nach Abzug der Schiffsschulden übrig bleibt. Dennoch ist rechtlich streng an der Scheidung festzuhalten, das Schiffsvermögen gleicht dem *peculium*, der Schiffseigner kann daher als Vertreter von zwei verschiedenen Vermögensmassen selbst Schuldner oder Gläubiger seines Schiffsvermögens werden. Dies ist nach modernem Recht nichts Abnormes, man denke an die Eigentümerhypothek und ist praktisch voll gerechtfertigt, insbesondere wegen einer *versio in rem*, z. B. wenn der Schiffseigner mit seinem Schiffe einem andern ihm gleichfalls gehörenden in Seegefahr Hilfe leistet²⁾. Hier ist sein Vorzug vor den übrigen Schiffsgläubigern, denen er durch die Rettung überhaupt nur ihr Exekutionsobjekt erhält, mit Recht anzuerkennen.

Man unterscheidet nun bei den Schulden des Schiffseigners, ob den Gläubigern der Zugriff in das ganze Vermögen zusteht, sei es ohne Unterschied, sei es mit einem Vorzugsrecht an Schiff und Fracht, oder ob ihnen nur das Schiffsvermögen haftet, wobei dann bei schuldhafter Verminderung des Schiffsvermögens insoweit trotzdem ein s. g. persönlicher Anspruch in das allgemeine Vermögen entstehen kann. Danach teilt man wohl die Forderungen ein in a) solche, für welche der Schiffseigner unbeschränkt haftet, persönliche Haftung b) solche, welche bei unbe-

1) Während dies für Seeschiffe eine Ausnahme erleidet, wenn das Schiff segelfertig d. h. zum Abgehen bereit ist, ist dies nicht für Binnenschiffe anerkannt; es kann also durch Beschlagnahme die Abreise auch wegen anderer Schulden, als derjenigen, welche behufs der anzutretenden Reise gemacht sind, verhindert werden (vgl. H.G.B. art. 446).

2) vgl. R.G. XXXII, 10.

schränkter Haftung des ganzen Vermögens ein Vorzugsrecht an der fortune de mer gewähren, dinglich persönliche Haftung, und endlich c) solche, für welche nur das Schiffsvermögen haftet, dingliche Haftung ¹⁾. Dabei ist die Gruppe b) insofern nichts Besonderes, und nur der Uebersichtlichkeit halber herausgehoben, als die Gewährung eines gesetzlichen Specialpfandes für eine Schuldforderung im Recht nichts Aussergewöhnliches ist, wie denn z. B. dem Frachtführer ein Pfandrecht an dem Frachtgut zusteht (art. 409. 624 HGB vgl. art. 374. 382 u. a.). Doch ist es gut, sie nicht in der grossen Klasse der Forderungen mit unbeschränkter Haftung einfach aufgehen zu lassen, zumal jene wegen ihrer leichteren Realisierbarkeit den unpersönlichen Forderungen in mancher Beziehung, namentlich hinsichtlich der kurzen Verjährungszeit gleichgestellt sind. Oder aber man unterscheidet richtiger nur zwischen unpersönlicher und persönlicher Haftung und hebt als Unterarten hervor die neben oder an die Stelle der unpersönlichen tretende beschränkt persönliche Haftung und die durch gesetzliches Pfandrecht ausgezeichnete persönliche Haftung.

Diese Einteilung hat auch das Binnenschiffahrtsgesetz angenommen, indem es zwischen persönlicher und Haftung mit Schiff und Fracht unterscheidet. Für viele Rechtsgebiete ist diese Einteilung noch neu. Nur in einzelnen Landesgesetzen war ein bevorzugtes Pfandrecht an Flussschiffen eingeräumt, besonders hinsichtlich der Schadensersatzansprüche aus Schiffskollisionen. Die auf Schiff und Fracht beschränkte Haftung tritt aber nur dann ein, wenn dies vom Gesetz ausdrücklich bestimmt ist. Den Regelfall bildet die unbeschränkte Haftung, wo jedes Vermögensstück

1) W a g n e r, Handbuch des Seerechts I § 22, vgl. C o s a c k, Lehrbuch des Handelsrechts § 32.

des Schiffseigners ohne Unterscheidung den Gläubigern haftet. Die Fälle der unbeschränkten Haftung können so mannigfaltig sein, dass eine vollständige Aufzählung hier nicht am Platze ist, immerhin sollen die hauptsächlichsten genannt werden. Es fallen zunächst darunter diejenigen Forderungen, welche gar nicht in Verbindung mit einer bestimmten Reise stehen z. B. die Forderungen aus der Erbauung, der Ausrüstung des Schiffes u. s. w., bei welchem der Schiffseigner der alleinige Kontrahent ist und daher auch persönlich einzustehen hat. Dazu gehören ferner die öffentlichen Schiffsabgaben, Forderungen aus irgend welchen Dienstleistungen beim Ein- und Auslaufen des Schiffes in den Hafen u. s. w., die Forderung aus der negotiorum gestio eines Dritten in Bezug auf Schiff und Schiffsvermögen, sofern nicht vom Gesetz ausdrücklich wie bei Bergung und Hülfeleistung die Haftung auf Schiff und Fracht beschränkt ist. Weiter alle Forderungen aus Rechtsgeschäften, welche der Schiffer kraft besonderer Vollmacht abgeschlossen hat, sei es in Heimatshafen oder in der Fremde. Dabei ist es notwendig, dass der Dritte diese Vollmacht erkennen konnte, dass der Schiffer also als offener Stellvertreter auftrat. Ohne Bedeutung ist es dabei, ob er schon kraft seiner gesetzlichen Befugnisse zu einem derartigen Geschäft legitimiert ist; in einem solchen Falle bleibt aber natürlich ausser der persönlichen Haftung des Schiffseigners dem Gläubiger sein gesetzliches Pfandrecht an Schiff und Fracht. Desgleichen tritt persönliche Haftung ein, wenn der Schiffseigner Geschäfte des Schiffers, bei denen dieser seine gesetzliche Vollmacht überschritt, nachher genehmigt, nach dem Satze *ratihabitio mandato comparatur*, ebenso wenn er die Erfüllung der von dem Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossenen Verträge besonders gewährleistet. Wann dies anzunehmen, wird eine oft schwer zu ent-

scheidende Thatfrage sein, hier hat die Vertragsauslegung klar zustellen, ob die Gewährleistung als ein Versprechen unbeschränkter Erfüllung aufgefasst werden kann und als solches auch gewollt ist. Eine blosser Anerkennung eines solchen Rechtsgeschäfts begründet niemals die unbeschränkte Haftung des Schiffseigners. Da die unpersönliche Haftung auf dem Gesichtspunkt der Verantwortlichkeit für fremde Handlungen beruht, so muss sie fortfallen, wenn Umstände in der Person des Schiffseigners selbst dessen Haftung bedingen. Dies trifft besonders dann zu, wenn dem Schiffseigner ein eigenes Verschulden zur Last fällt. Daher haftet er persönlich, wenn er selbst inbetreff der von dem Schiffer oder ihm selber eingegangenen Verbindlichkeiten (§ 4 Z. 1 u. 2.) den Vertragsberedungen zuwiderhandelt z. B. die Abreise verzögert; oder wenn er dem Schiffer eine derartige Anweisung erteilt, sodass dadurch z. B. fremdes Eigentum beschädigt wird. Ferner wenn ihn bei Auswahl des Schiffers oder der sonstigen Schiffsbesatzung eine culpa in eligendo trifft. Auch haftet er selbstverständlich stets dann unbeschränkt, wenn seine Handlung den Thatbestand einer unerlaubten Handlung bildet oder er zu einer solchen eine Person der Schiffsbesatzung anstiftet oder anweist; so haftet er unbeschränkt, wenn ihm bei eigener fehlerhaften Führung des Schiffes eine bössliche Handlungsweise zur Last fällt (§ 4 Abs. 2). Ebenso haftet er für die durch Nichtbeachtung von Polizeivorschriften verwirkten Strafen unbeschränkt, wenn z. B. auf Grund seiner Anordnung das Schiff an einer verbotenen Stelle vor Anker geht, ferner für Prozesszinsen und Prozesskosten, auch den Schiffsgläubigern gegenüber, denen nach § 105 das Pfandrecht in gleichem Masse für Kapital, Zinsen und Kosten zusteht. Obgleich die Protokolle zum Handelsgesetzbuch Bd. VI S. 2861 unter Kosten die »durch Geltendmachung der For-

derung oder des Vorrechts entstehenden Prozesskosten« verstanden wissen wollten, hält das Reichsgericht¹⁾ mit Recht die Prozesskosten für ausserhalb des Schiffsgläubigeranspruchs stehend, da die Prozessführung eine selbständig obligierende Thatsache ist²⁾.

Endlich sind noch diejenigen Fälle zu erwähnen, welche das Gesetz besonders hervorhebt. Hierher gehört besonders der Fall, wenn der Schiffseigner dem Schiffer eine Anweisung erteilt, wodurch dieser sich einer Verletzung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers schuldig macht, vorausgesetzt, dass der Schiffseigner bei der Erteilung des Befehls von dem Sachverhältnis genügend unterrichtet war (§ 7 Abs. 3). Dies trifft besonders diejenigen Fälle, wo der Schiffseigner nicht als Frachtführer im Vertragsverhältnis steht, wenn er also durch seine Anweisung weder eine Vertragspflicht verletzte, noch sich einer unerlaubten Handlung schuldig machte. Hierher gehört, wenn der Schiffseigner die Auslieferung von Gütern anordnet, bevor die Gläubiger wegen ihrer Ansprüche auf Bergungs- oder Hilfslohn befriedigt oder sichergestellt sind (§ 99). Auf Grund einer solchen Anweisung wird der Schiffseigner, auch wenn er nicht Frachtführer ist, dennoch den Ladungsbeteiligten verhaftet, ausserdem aber den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung. Diesen Personen haftet der Schiffseigner auch persönlich für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise (§ 8 Abs. 4). Im Interesse der öffentlichen Sicherheit erschien es gerechtfertigt hier eine unbeschränkte Verantwortlichkeit des Schiffseigners anzunehmen, zumal bei der Dienststellung des Schiffers die Gefahr nicht ausge-

1) R.G. XXXII, 84 ff.

2) vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 41.

geschlossen ist, dass er, um seinen Platz nicht zu verlieren, den Befehl des Schiffseigners, die Reise mit einem fahrtüchtigen Schiff anzutreten, nicht genügend entgegen treten werde. Diese Haftung ist im Seerecht noch nicht ausgebildet, sondern nur für das Verhältnis des Verfrachters zu den Ladungsbeteiligten anerkannt (art. 560), welchen jener für jeden durch den mangelhaften Zustand des Schiffes hervorgerufenen Schaden haftet, sofern nicht die Mängel trotz Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht zu entdecken waren (art. 560 Abs. 2). Diesen Entschuldigungsbeweis erkennt auch das Binnenschiffahrtsgesetz gegenüber den Ladungsbeteiligten d. h. dem Absender und dem Empfänger der Güter an (§ 58 Abs. 2.), sonst aber haftet der Schiffseigner stets persönlich und solidarisch mit dem Schiffer, die Gläubiger können daher jeden von ihnen nach ihrer Wahl auf das Ganze belangen (§ 8 Abs. 1 4). Nur für den Lokalverkehr d. h. für Schiffe, welche nur zu Fahrten innerhalb desselben Ortes bestimmt sind, ist die Haftung des Schiffseigners für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes nicht eingeführt (§ 139).

§ 7.

Unbeschränkte Haftung mit Pfandrecht an Schiff und Fracht.

Ausser dieser rein persönlichen, unbeschränkten Haftung entsteht in gewissen Fällen ein durch gesetzliches Pfandrecht an Schiff und Fracht verstärkte und bevorzugte unbeschränkte Haftung des Schiffseigners. Durch dieses gesetzliche Pfandrecht erhalten die Forderungsberechtigten zugleich die Stellung von Schiffsgläubigern, wodurch ihre Befriedigung, da ihnen der Zugriff in das Land- wie in das Schiffs-

vermögen in gleicher Weise offen steht, eine viel gesicherte ist. Um aber mit diesen Pfandrechten das Schiff nicht übermässig und auf lange Zeit zu belasten, sind die Rechtsverhältnisse hinsichtlich dieser Forderungen in mancher Beziehung denen bei bloss unpersönlicher Haftung nachgebildet, namentlich tritt die Verjährung schon in einem Jahre ein, während bei unbeschränkter Haftung meist eine dreissigjährige Verjährung läuft. Zu diesen begünstigten Forderungen zählen die Ansprüche des Staates aus gewissen öffentlichen Abgaben und Gebühren, ferner als wichtigste Gruppe die Forderungen der Schiffsbesatzung aus ihrem Dienstverhältnis. Dieser persönliche Lohnanspruch gegen den Schiffseigner, der im Seerecht das Princip der beschränkten Haftung für die Rechtsgeschäfte des Schiffers in einem wesentlichen Punkte durchbricht, ist der Schiffsbesatzung lediglich aus Humanitätsrücksichten gewährt, da sie sonst bei Untergang des Schiffes ihres Anspruchs beraubt wären. Andererseits aber beliest man ihnen das gesetzliche Pfandrecht an Schiff und Fracht, wodurch sie nicht nur vor den Landgläubigern, sondern auch vor den übrigen Schiffsgläubigern mit Ausnahme des Staates ein Vorrecht erwerben. Ferner fallen hierunter sämtliche Fälle, in denen der Schiffseigner schon gesetzlich mit Schiff und Fracht haftet, diese Haftung aber durch eigene Handlungen des Schiffseigners in eine unbeschränkte verwandelt wird, so z. B., wenn den Schiffseigner bei Ansprüchen aus dem Verschulden der Schiffsbesatzung persönlich eine Mitschuld trifft, sei es, dass er selbst mit gehandelt oder nur die pflichtwidrige Handlung anbefohlen hat, oder auch wegen blosser culpa in eligendo; ferner, wie schon oben erwähnt, wenn den Schiffseigner die Erfüllung eines Geschäfts, zu welchem der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse ermächtigt ist, besonders gewährleistet, sei es nachträglich

oder, was dem gleichsteht, infolge einer dem Dritten erkennbaren besonderen Vollmachtserteilung an den Schiffer.

B. Beschränkte Haftung.

§ 8.

Voraussetzungen.

Tritt die unbeschränkte Haftung im Princip stets ein, wenn der Schiffseigner aus eigenem Thun oder Unterlassen verpflichtet wird, so erwächst ihm andererseits nur eine beschränkte Haftpflicht, wenn er, wie beim Schiffahrtsbetriebe, gezwungen ist, sich auf andere Personen zu verlassen, deren Kontrolierung ihm nicht jederzeit möglich ist. Hier ist es einerseits gerecht, dass er für die in seinem Interesse geschlossenen Verträge die Haftung übernehme, andererseits sprechen Billigkeitsrücksichten dafür eine unbeschränkte Haftung nicht eintreten zu lassen, da der Schiffseigner meist gar nicht in der Lage ist, die Rechtshandlungen des Schiffers während der Reise zu überwachen und ihm Anordnungen zu erteilen, vielmehr der Schiffer oft selbständig handeln muss. Daher hat das römische Recht, welches die unmittelbare Stellvertretung (abgesehen von Ausnahmefällen, wie Erwerb des Besitzes durch Stellvertreter) nicht kannte, dennoch den Rheder für die von dem Schiffer innerhalb des ihm zugewiesenen Geschäftskreises abgeschlossenen Rechtsgeschäfte neben demselben für unbeschränkt haftbar erklärt, in der richtigen Erwägung, dass der Schiffer sonst nicht den Kredit seines Herrn benutzen könnte. Im späteren Mittelalter bildete sich dann besonders das s. g. Abandonssystem aus, wonach der Rheder zwar unbeschränkt haftete, sich aber durch Preisgabe von Schiff und Fracht von der Haftung befreien konnte. Heute ist im deutschen Seerecht, dem das Binnenschiffahrtsgesetz folgt, im Interesse des Rheders aber auch

dritter Personen die Haftung dahin modifiziert, dass der Rheder resp. Schiffseigner nicht nur für Kontrakte des Schiffers, sondern auch für jede Verschuldung einer Person der Schiffsbesatzung bei Ausführung ihrer Dienstverrichtungen einzustehen hat, andererseits ist sie auf Schiff und Fracht beschränkt und hört völlig auf für die auftraglose Geschäftsführung des Schiffers, wenn das Schiff sich im Heimatshafen befindet.

Danach haben wir also hinsichtlich der Haftung des Schiffseigners für die Handlungen seiner Angestellten im einzelnen zu unterscheiden. Für die Kontrakte anderer Personen der Schiffsbesatzung als des Schiffers auch wenn sie für die Reise abgeschlossen sind, haftet der Schiffseigner niemals (l 1 § 2 D de exercitoria actione 14,1), es sei denn, dass der Schiffer sie kraft seiner Vollmacht zu seinem interimistischen Stellvertreter erwählt hat z. B. im Falle einer Erkrankung als geeignete Vorkehrung um die Fahrt nicht zu verzögern (§ 9), nicht aber, wenn z. B. der Steuer- mann bei plötzlicher Verhinderung des Schiffers ein Geschäft abgeschlossen, dann ist dieses blosse negotiorum gestio und es kann gegen den Schiffseigner gegebenen Falles nur eine actio utilis de in rem verso platzgreifen. Wohl aber haftet der Schiffseigner für das Verschulden der Schiffsbesatzung. Diese Bestimmung bedeutet für die Mehrzahl der Strom- gebiete, ausgenommen den Rhein (c. c. art. 1384. Pr. G. v. 8. III. 1879 § 13.)¹⁾ eine bedeutende Verschärfung der Haf-

1) Code civil art. 1384 alt. 3 bestimmt: Les maîtres et les commettants sont responsables du damage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés. Danach haftet der Auftraggeber für die zur Vollziehung oder in Ausführung der aufgetragenen Arbeit verübte schädigende Handlung des von ihm mit der Dienstleistung Betrauten und zwar unbeschränkt, vgl. R. G. XII S. 332. — Die Bestimmung des pr. Gesetzes s. oben S. 18. Anm. 2.

tung, da vor Inkrafttreten des B.Sch.G. (am 1. Januar 1896) der Schiffseigner bei Handlungen der Schiffsbesatzung nur dann und zwar persönlich haftete, wenn ihn selbst bei Anstellung einer Person der Schiffsbesatzung oder bei Erteilen von Befehlen an dieselben ein Verschulden traf, wenn er z. B. einen nicht mit dem erforderlichen Befähigungsnachweis versehenen Schiffer oder Maschinisten anstellte. Der § 3 des B.Sch.G. bestimmt nun in enger Anlehnung an art. 451 H.G.B., dass der Schiffseigner für jeden Schaden verantwortlich ist, den eine Person der Schiffsbesatzung, zu der sämtliche auf dem Schiff angestellte Personen, einerlei ob sie zu Schiffahrts- oder anderen Diensten bestimmt sind, mit Einschluss des Schiffers gehören, einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt.

Darunter fallen nicht Beschädigungen, welche von jenen bei Gelegenheit der Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zugefügt sind z. B. eine Körperverletzung eines Dritten auf Grund eines Streites beim Ausladen der Güter, wohl aber Körperverletzung durch Auswerfen der Taue bei der Landung, um das Schiff festzumachen. Es werden durch § 3 besonders solche Fälle, getroffen, wo der Schiffseigner nicht schon auf Grund eines Vertragsverhältnisses z. B. als Frachtführer haftet (art. 400 H.G.B.), wie besonders der Zusammenstoß mit anderen Schiffen (§ 92. art. 736.), wobei schon die Nichtannahme eines Zwangsloten als genügende Verschuldung erachtet werden muss¹⁾, Anfahren von Brücken, Ladeanstalten, Beschädigung der Ufer, Körperverletzung und dergl. mehr; ferner auch bei Verletzung der Dienstobliegenheiten des Schiffers z. B. bei vorzeitiger Auslieferung von Gütern, auf

1) Doch kann der Schiffer beweisen, dass er richtig manövriert hat, somit am Zusammenstoß schuldlos ist vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 235.

denen Havareibeträge haften. Die Verschuldung kann nicht bloss in einem unerlaubten Thun, sondern auch in einem Unterlassen liegen, nämlich dann, wenn eine fürsorgende Thätigkeit rechtlich geboten war z. B. Unterlassen der Abgabe von Nebelsignalen, Nichtführen der vorgeschriebenen Lichter. Für die Verschuldung eines Zwangslotzen d. h. eines Lotsen, zu dessen Annahme für den Schiffseigner ein öffentlich-rechtlicher Zwang besteht, haftet der Schiffseigner nicht, da der Zwangslotse nicht zur Schiffsbesatzung gehört (§ 3 Abs. 2). Ob er aber für die Handlungen eines freiwilligen Lotsen einzustehen hat, ist eine im Seerecht viel umstrittene Frage, deren Entscheidung zwar das B.Sch.G. nicht klar und deutlich, aber doch wohl implicite enthält, indem es zur Schiffsbesatzung sämtliche auf dem Schiffe angestellte Personen mit Ausnahme des Zwangslotzen zählt. Zwar wird im Seerecht dagegen geltend gemacht, dass man bei der vorübergehenden Dienstleistung eines Lotsen nicht von einer Anstellung sprechen könne, doch ist dies wohl nicht durchschlagend¹⁾, das Gesetz unterscheidet nicht, ob die Personen dauernd oder nur vorübergehend angestellt sind und heben die Motive des B.Sch.G. ausdrücklich hervor, dass ein vom Schiffer freiwillig zur Beratung und Unterstützung angenommener Lotse zur Schiffsbesatzung gehöre, weswegen der Schiffseigner für sein Verschulden einzustehen habe; auch erscheint es im Interesse des Verkehrs gerechtfertigt, dem Schiffseigner als Betriebsunternehmer die Haftung aufzuerlegen.

Dass der Schiffseigner für das Verschulden des Schiffers als Mitglieds der Schiffsbesatzung einzustehen hat, haben wir oben gesehen, ebenso haftet er prinzipiell für die

1) vgl. dagegen die Entscheidung der Lübecker A. A. G. (Kierulff Sammlung Bd. IV. S. 304) und R. G. XX, 36.

von dem Schiffer als seinem direkten Vertreter abgeschlossenen Rechtsgeschäfte, nicht dagegen, wenn der Schiffer die ihm gesetzlich zustehende Vollmacht oder einen noch weitergehenden Auftrag überschritt. In diesen Fällen kann der Schiffseigner jede Haftung ablehnen, da es dann Sache des Dritten gewesen wäre, sich über die Berechtigung des Schiffers zum Kontraktschluss zu vergewissern. Wohl aber macht sich der Schiffer haftbar, und zwar, sofern der Schiffseigner Kaufmann ist, nach art. 55 H.G.B. wonach er als Handlungsbevollmächtigter den Dritten persönlich nach Handelsrecht verpflichtet wird, sodass der Dritte, sofern er gutgläubig war, entweder Erfüllung oder Schadensersatz verlangen kann; in den selteneren Fällen, wenn der Schiffseigner nicht Kaufmann ist, ist das bürgerliche Recht massgebend und ist im gemeinem Recht die herrschende, wenn auch bestrittene, Ansicht, dass der falsus procurator wegen culpa in contrahendo nur für das negative Vertragsinteresse aufzukommen habe. Wozu aber der Schiffer für berechtigt gilt, ist vom Gesetz im Interesse des Verkehrs präsumtiv festgestellt, da man nicht dem dritten Kontrahenten zumuten kann, sich in jedem einzelnen Fall nach den Instruktionen des Schiffers zu erkundigen, und müssen wir hier zur Umgrenzung der Haftpflicht des Schiffseigners näher darauf eingehen.

Die Vertretungsbefugnis des Binnenschiffers ist den Bestimmungen des Seerechts gegenüber erheblich eingeschränkt. Dies erklärt sich daraus, dass der Schiffer nur dann selbständig handeln soll, wenn er seines Schiffsherrn nicht mächtig ist d. h. dessen Anweisungen nicht einholen kann, dass also prinzipiell die Entscheidung in allen Fragen dem Schiffsherrn zusteht. Es wird aber der Binnenschiffer weit eher als der Seeschiffer in der Lage sein, rasch die Anordnung des Schiffseigners einholen zu können.

Auch lässt der durchschnittlich niedrigere Bildungsgrad des Binnenschiffers es nicht ratsam erscheinen, seine Befugnisse zu weit auszudehnen.

Das B.Sch.G. unterscheidet ebenso wie das H.G.B., ob ob das Schiff sich in der Fremde befindet oder am Heimatsort resp. an einem solchen Orte, wo der Schiffseigner eine Geschäftsniederlassung hat. Im letzteren Falle ist der Schiffer gesetzlich nur zur Ausstellung von Ladescheinen befugt, doch kann er auf Grund einer ihm erteilten Vollmacht den Schiffseigner auch aus anderen Geschäften rechtlich verbinden, ebenso durch eine *versio in rem*. Nicht steht ihm also gesetzlich die Befugnis zur Anmusterung der Mannschaft zu (vgl. dag. art. 495 Abs. 2 H.G.B.), da eine derartige Berechtigung mit der thatsächlichen Uebung im Widerspruch gestanden hätte.

Sobald das Schiff in der Fremde ist, erweitert sich naturgemäss das Mass seiner gesetzlichen Befugnisse beträchtlich, doch sind sie weit geringer als nach Seerecht. So fehlt ihm das Recht, das Schiff zu veräussern oder zu verpfänden, Frachtverträge abzuschliessen oder Prozesse aktiv oder passiv¹⁾ für den Schiffseigner zu übernehmen ausserdem natürlich (wie im Seerecht) Wechselverbindlichkeiten einzugehen, da daraus der Schiffseigner unbeschränkt haften würde. Zu diesen Rechtsgeschäften bedarf er vielmehr stets der Ermächtigung des Schiffseigners (§ 15 Abs. 2). Wohl aber ist er befugt, Frachtforderungen einzuziehen

1) Eine Ausnahme macht § 97 Abs. 2. Wegen der Ansprüche aus Bergung und Hilfeleistung kann die Pfandklage hinsichtlich des Schiffs und der Fracht, sowie der noch nicht ausgelieferten Ladungsgüter gegen den Schiffer gerichtet werden, um gesonderte Klagen zu vermeiden. — Auch muss man den Schiffer für befugt halten, Anträge bei Gericht zu stellen.

(§ 15 Abs. 1); dies ist trotz des dagegen erhobenen Widerspruchs anerkannt, weil der Destinatär nur gegen Zahlung der Frachtforderung Auslieferung der Waare verlangen kann, und weil es unbillig wäre, dem sein Schiff selbst führenden Schiffseigner zuzumuten, sich als solcher Dritten gegenüber zu legitimieren, da diese, wenn ihnen seine Rechtsstellung als Eigentümer unbekannt ist, mit gutem Grund ihm seine Empfangsberechtigung absprechen könnten. Es besteht dadurch für den Schiffseigner allerdings die Gefahr, dass ein gutgläubiger Dritter sich durch Zahlung an einen Unberechtigten, der ihm gegenüber als legitimierter Schiffer auftritt, befreit¹⁾. Doch bleibt es dem Schiffseigner unbenommen z. B. durch Vermerk auf dem Frachtbrief oder Ladeschein dem Schiffer die Befugnis zur Zahlungsannahme zu entziehen.

Ausserdem kann der Schiffer für den Schiffseigner alle Geschäfte und Rechtshandlungen vornehmen, welche die Ausführung der Reise erforderlich macht (§ 15 Abs. 1), wogegen art. 496 Abs. 1 H.G.B. sagt, welche die Erhaltung des Schiffes, sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringt. Auch darin ist eine bedeutende Einschränkung zu erblicken, denn es wird dadurch jeder dritte Kontrahent genötigt, die Sachlage dahin zu prüfen, ob das Rechtsgeschäft wirklich für die Ausführung der Reise notwendig ist, weil er sonst keinen Anspruch gegen den Schiffseigner erhält. Bestreitet dieser die Notwendigkeit, so muss der Dritte sie beweisen. Damit ist die Verfügungsfähigkeit des Binnenschiffers gegenüber dem Seeschiffer bedeutend eingeschränkt.

1) Dieselbe Gefahr erwächst freilich jedem Kaufmann, wenn sich ein Unberechtigter in den Besitz einer unbezahlten Quittung setzt, vgl. art. 296 H.G.B.

Eine nicht unwesentliche Ausnahme macht allerdings auch hier das Seerecht, nämlich für die Aufnahme eines Darlehns und ähnlicher Kreditgeschäfte, insbesondere für die (der Binnenschiffahrt unbekannte) Verbodmung. Hier wird der Rheder nur dann verhaftet, wenn und insoweit für den Schiffer die Aufnahme eines Darlehns zur Ausführung der Reise notwendig war (art. 497). Dagegen braucht der Dritte, wenn er nur seiner Erkundigungspflicht nach dem Vorhandensein eines Bedürfnisses genügt, auch nach Binnenschiffahrtsrecht in Analogie von art. 497 Abs. 2 nicht noch zu prüfen, ob der Schiffer das erforderliche Rechtsgeschäft auf andere Weise vorteilhafter hätte abschliessen können, oder ob er wirklich das Geld zur Ausführung der Reise verwendet, noch auch ob ihm das erforderliche Geld schon anderweit zur Verfügung gestanden hat. Das Geschäft bleibt gültig, wenn nur das objective Moment der Notwendigkeit vorliegt, es sei denn dass der Dritte in bösem Glauben war, d. h. die pflichtwidrige Handlungsweise des Schiffers kannte.

Ob eine derartige Begränzung der Vollmacht auf notwendige Rechtsgeschäfte zweckmässig ist, darüber kann man verschiedener Ansicht sein. Auf der einen Seite wird dadurch die Vollmacht des Schiffers enger und schärfer begrenzt, auf der anderen Seite aber wird es für den Dritten z. B. denjenigen, der Proviant liefert, oft geradezu unmöglich sein, das Vorliegen einer Notwendigkeit zu erkennen, und der Schiffseigner gewinnt dadurch einen bequemen Einwand, um sich der Haftung zu entziehen, indem er die Notwendigkeit leugnet, zumal dann dem Dritten und nicht etwa dem Schiffseigner die Beweisführung obliegt, wobei er meistens auf die Aussagen des Schiffers oder den Eid des Schiffseigners angewiesen sein wird ¹⁾.

1) Vgl. Laband in Goldschmidts Zeitschrift Bd. XV S. 16.

Bei allen Rechtshandlungen des Schiffers aber muss man scharf unterscheiden, wie weit nach aussen die gesetzliche Befugnis reicht und wozu er nach innen im Verhältnis zum Schiffseigner, welches sich aus dem zwischen ihnen vereinbarten Dienstvertrag oder dem ihm erteilten Auftrag ergibt, berechtigt und verpflichtet ist, denn nicht alles, was er gesetzlich kann, darf er auch thun ohne Pflichtverletzung gegenüber dem Schiffseigner. Dieser kann nämlich den gesetzlichen Umfang der Vollmacht erweitern wie auch beschränken, denn wir haben es hier nicht mit einer gesetzlich fixierten unbeschränkbaren Vollmacht zu thun, wie die des Prokuristen nach Handelsrecht, vielmehr gleicht die gesetzliche Vollmacht des Schiffers der des Handlungsbevollmächtigten, d. h. das Gesetz stellt nur eine Vermutung für den Umfang der Vollmacht im Interesse und zum Schutz gutgläubiger Dritter auf. Daher kann hier, anders als beim Prokuristen (art. 43 H.G.B.) der Schiffseigner dem Dritten gegenüber die Nichteinhaltung der Beschränkung geltend machen, sofern er nur den Beweis erbringt, dass die Beschränkung dem Dritten beim Geschäftsabschluss bekannt war. Andererseits muss der Schiffseigner den gesetzlichen Umfang der Vollmacht auch gegen sich selbst gelten lassen, was besonders wichtig ist für den Fall, wo der Schiffer, welcher durch Krankheit oder andere Ursachen an der Führung des Schiffes verhindert und die Anordnung des Schiffseigners aus irgend welchen Gründen nicht einholen kann, einen neuen Schiffer an seine Stelle gesetzt hat (§ 9), der Schiffseigner also noch in gar keine direkte kontraktliche Beziehung zu ihm getreten ist.

Aus den von dem Schiffer als Geschäftsführer des Schiffseigners abgeschlossenen Rechtsgeschäften wird der Schiffer, ebensowenig wie der Prokurist, Handlungsbevoll-

mächtigter überhaupt jeglicher direkter Stellvertreter, weder berechtigt noch verpflichtet, es sei denn, dass er die Erfüllung des Rechtsgeschäfts gewährleistet oder seine Befugnisse beim Abschluss desselben überschritten hat (§ 19 Abs. 2), vielmehr treffen die Wirkungen des Geschäfts allein den Schiffseigner. Derselbe haftet den dritten Kontrahenten mit Schiff und Fracht einmal aus Rechtsgeschäften, welche der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossen hat, ohne auf eine Vollmacht Bezug zunehmen, und andererseits bei Nichterfüllung oder unvollständiger oder mangelhafter Erfüllung eines von ihm selbst abgeschlossenen Vertrages, insofern dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört und zwar stets, nicht nur dann, wenn die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist (§ 4 Z. 1 u. 2). Beide Rechtssätze stimmen fast wörtlich mit dem H.G.B. art. 452 Z. 1 u. 2 überein. Die Protokolle Bd. IV S. 1576 begründen diese Beschränkung damit, dass dem Schiffer die Ermächtigung zu Kontrakten für Rechnung des Rheders gegeben werde »unter Benutzung eines Realkredits, der sich in dem seiner Leitung anvertrauten Schiffsvermögen darbiete«, man kontrahiere mit dem Schiffer nicht als Vertreter des Rheders, der einem vielleicht völlig unbekannt sei, sondern als »Vertreter des Schiffes«. Dasselbe Argument trifft für die Binnenschifffahrt zu, der Gläubiger würde oft ein Rechtsgeschäft gar nicht mit dem Schiffer abgeschlossen haben, wenn ihm nicht Realsicherheit geboten wäre durch sein gesetzliches Pfandrecht an der Fracht der Reise und an dem Schiffe, über dessen Grösse und Eigenschaften er sich nötigenfalls aus dem Schiffsbrief Aufklärung verschaffen kann. Eine persönliche Haftung des Schiffseigners könnte ihm unter Umständen wenig nützen,

wenn er mit den ihm völlig unbekannten sonstigen Landgläubigern konkurrieren müsste. Es ist deshalb immer in gewisser Weise ein Realkredit, der dem Schiffseigner auch in der Fremde zu gute kommt.

Andrerseits würde auch eine unbeschränkte Haftung als Härte gegenüber dem Schiffseigner erscheinen, da er auf die Hilfe fremder Leute angewiesen ist, die auf der Reise seiner Beaufsichtigung entzogen sind, auch würden bei der bedeutenden Höhe der Schäden die Schiffsunternehmungen mit einem zu grossen Risiko belastet werden. Daher hat das Gesetz ganz von der persönlichen Haftung abgesehen und nur eine solche mit Schiff und Fracht statuiert.

Der Schiffseigner haftet also beschränkt für alle Rechtsgeschäfte, die der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (§ 15. 16) geschlossen hat, aber nur soweit dieser in Eigenschaft als Schiffer gehandelt hat, also nicht z. B. als Vormund des Schiffseigners. Für die Forderungen der Personen der Schiffsbesatzung dagegen, selbst wenn dieselben vom Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht angenommen sind, wozu der Schiffer nur befugt ist in der Fremde zur hinreichenden Bemannung des Schiffes, haftet der Schiffseigner stets persönlich. Ist bei der unter § 4 Z. 1 fallenden Haftung ein Rechtsgeschäft vorausgesetzt, das vom Schiffer selbst kontrahiert und ausgeführt ist, so handelt es sich in Z. 2 um solche Rechtsgeschäfte bei denen der Vertrag zwar vom Schiffseigner selbst abgeschlossen ist, dessen Ausführung aber dem Schiffer obliegt. Der Umfang der Dienstobliegenheiten des Schiffers lässt sich nicht im einzelnen fest bestimmen, ergibt sich vielmehr aus der Natur der Sachlage (vgl. §§ 8. 69. 91. 99); es ist dafür massgebend seine Stellung als Führer des Schiffes, welche ihn verpflichtet sowohl die Interessen des

Schiffseigners wie die der Ladungsbeteiligten zu vertreten. Dahin gehört vor allem die Ausführung des Frachtvertrages, wobei also der Frachtführer für Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung nur mit Schiff und Fracht haftet, ferner die Ausführung der vom Schiffseigner betriebenen Personenbeförderung, endlich von Schleppschiffahrtsverträgen, einerlei ob sie als Frachtverträge oder Werkverdingung aufzufassen sind.

Es ist ferner erforderlich, dass das Geschäft auch faktisch allein vom Schiffer ausgeführt ist, daher tritt unbeschränkte Haftung des Schiffseigners ein, wenn ihm selbst ein persönliches Verschulden trifft oder er bei genügender Kenntnis der Sachlage Anweisungen erteilte, infolge dessen, da der Schiffer ja faktisch wegen seines Abhängigkeitsverhältnisses stark von dem Schiffseigner beeinflusst werden kann, der Schaden entstand. Nur in einem Falle ist auch bei persönlichem Verschulden des Schiffseigners eine bloss beschränkte Haftung anerkannt, nämlich bei der fehlerhaften Führung des Schiffes, dem sog. nautischen Versehen, sofern ihm nicht eine böslliche Handlungsweise zur Last fällt (§ 4 Abs. 2). Ob aber, abgesehen vom Falle eigenen Verschuldens, der Schiffseigner vertragsmässig die Haftung für mangelhafte Kontrakterfüllung oder Verschulden des Schiffers insbesondere hinsichtlich des Frachtvertrages ausschliessen kann, ob mit anderen Worten der § 3. 4. 58 (H.G.B. art. 451. 452. 607) zwingendes oder dispositives Recht geben, ist eine der zweifelhaftesten Fragen¹⁾. Trotz der gerade in Bezug auf diese Frage zahlreich ergangenen gutachtlichen Aeusserungen der Handelskammern und Vertreter der Binnenschiffahrtsinteressenten²⁾ ist die

1) Vgl. hins. d. Litteratur des Seerechts Ehrenberg a. a. O. S. 210 Anm. 129.

2) Vgl. u. A. die Petition zahlreicher Rheder und Schiffahrts-

Frage im Gesetz nicht berührt, man wird daher wohl, da neuere Gesetze, wenn sie zwingende Rechtsnormen statuieren, eine vertragsmässige Aenderung ausdrücklich als unwirksam zu erklären pflegen¹⁾ sagen müssen, dass die Parteien vertragsmässig einen anderen Umfang der Haftung be-
reden können²⁾. Dieses wird solange von keiner grossen Bedeutung sein, als die Konkurrenz jeden Schiffseigner zur Eingehung von Frachtverträgen auch unter ungünstigeren Bedingungen zwingt, gefährlich aber wird es, sobald der Verkehr ganz und gar in die Hand grosser Schifffahrtsgesellschaften gerät, welche, durch Bildung eines Ringes oder weil sie thatsächlich ein Mangel der Beförderung wie die Eisenbahn erlangen, jedwede Haftung ablehnen oder doch auf ein Minimum beschränken können. Abgesehen vom Frachtvertrag wird die Frage ziemlich bedeutungslos sein, da für das sonstige Verschulden der Schiffsbesatzung ein vorhergehender Ausschluss der Haftung durch Vertrag kaum denkbar ist.

Der Schiffseigner haftet ferner mit Schiff und Fracht, wenn ein Dritter das Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet, einerlei ob die Verwendung ihm gegenüber befugt war, also auf einem Ausrüstungsvertrag oder sonstigen Rechtsverhältnis beruhte, oder ein Delikt enthielt z. B. Verwen-

gesellschaften entgegen den Gutachten der Handelskammern M.-Gladbach, Mannheim u. a., welche letztere Ausschluss der Vertragsfreiheit forderten und Einfügung eines dem art. 423 H.G.B. (Die Eisenbahnen sind nicht befugt . . . die Verpflichtung zum Schadensersatz . . . im voraus auszuschliessen oder zu beschränken . . .) entsprechenden Paragraphen. (Gutachtliche Aeusserungen zum Binnenschifffahrts-Gesetzentwurf S. 6. 7. 27—29).

1) Vgl. z. B. art. 423 H.G.B., § 2 des Ges. v. 14./XI. 1867. R.Ges. v. 16./V. 1894 § 1. 2.

2) Vgl. Mot. S. 83.

dung des Schiffes durch Seeräuber nach der Wegnahme. Die Schiffsgläubiger können sich dess ungeachtet mit der Pfandklage an das Schiff als Exekutionsobjekt halten und verliert daher der wahre Eigentümer sein Recht am Schiffe, sofern ihm nicht der immerhin schwierige Nachweis gelingt, dass die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war (§ 2 Abs. 2).

Ausser in den genannten Fällen ist eine beschränkte Haftung noch da anerkannt, wo sich dies aus der Natur der Sache ergibt, wie bei Bergung und Hülfeleistung und der Haverei, da man dem Schiffseigner nicht zumuten darf, für die erfolgreiche Rettung mehr aufzuopfern, als er schlimmsten Falles bei Totalverlust hätte Schaden erleiden können. In allen diesen Fällen der beschränkten Haftung aber war es notwendig den betreffenden Gläubigern eine weitere Sicherheit durch Gewährung eines gesetzlichen Pfandrechts an den ihnen allein haftenden Vermögensstücken, nämlich an Schiff und Fracht, zu gewähren, wollte man sie nicht bei Konkurrenz mit den Landgläubigern zu sehr benachteiligen.

§ 9.

Umfang der beschränkten Haftung.

Es ist jetzt im einzelnen der Umfang der Haftung mit Schiff und Fracht festzustellen. Sie erstreckt sich stets nur auf ein Schiff und zwar auf dasjenige, durch welches der Anspruch, sei es infolge Kontraktes oder Verschuldung der Schiffsbesatzung, entstanden ist, nicht etwa auf das ganze auf dem Wasser schwimmende Vermögen des Schiffseigners, vielmehr bilden die einzelnen Schiffe rechtlich ebensoviel selbständige Schiffsvermögen. Dieses Sonder-

vermögen bildet aber nicht stets eine konstante Grösse, vielmehr ist es für dasselbe Schiff mit jeder Reise wechselnd, denn es setzt sich zusammen aus dem Schiff mit seinem jemaligen Werte und der für die betreffende Reise geschuldeten Fracht. Es ist den Schiffsgläubigern aber nicht etwa der Wert dieses eine Einheit bildenden Schiffsvermögens verhaftet, vielmehr können sie sich nur durch Zwangsvollstreckung an die Objekte selbst, also Schiff und Fracht, halten, sodass sie bei völligem nicht vom Schiffseigner verschuldeten Untergang derselben ihres Anspruchs verlustig gehen¹⁾. Dieser Grundsatz, dass nur dasjenige Schiff haftet, dessen Besatzung den Schaden verschuldet hat, findet naturgemäss auch bei einem Schleppzuge Anwendung. Nach Ansicht des Reichsgerichts (Bd. XX S. 84) galt aber die Besatzung des Schleppschiffes zugleich als Besatzung der geschleppten Schiffe und wurde der Schleppzug als ein einheitliches Ganze angesehen²⁾, sodass bei Verschulden der Besatzung des Schleppschiffes der Unternehmer, wenn ihm der ganze Schleppzug gehörte, mit sämtlichen Schiffen, der bedungenen Fracht und dem üblichen Schlepplohn (§ 104 Abs. 4, § 113 Abs. 3) zu haften hatte. In den Kommissionsberatungen wurde dagegen ausgeführt, dass dies eine Ungerechtigkeit enthielte, da ebensogut die Schuld den einzelnen Schutenführer durch falsches Ma-

1) Dies erleidet freilich eine Ausnahme bei der beschränkt persönlichen Haftung, wenn durch Schuld des Schiffseigners das Schiffsvermögen verringert ist (s. u. § 10). Hier ist allerdings der Wert des Schiffsvermögens massgebend und haftet der Schiffseigner wegen der Deliktsnatur der Klagen den Schiffsgläubigern auf ihre ganze Forderung, sofern er nicht beweisen kann, dass sie auch bei ordnungsmässiger Befriedigung aus dem Schiffsvermögen nicht voll befriedigt wären.

2) Vgl. Mot. S. 42.

növrieren z. B. bei Führung des Steuers treffen könne, wie die Besatzung des Schleppers und dass der Schleppzug nicht als unteilbares Ganze aufgefasst werden dürfe. Nach dem Gesetz haftet daher der Schiffseigner nur mit dem schädigenden Schiffe und dessen Fracht (§ 4 Abs. 3) ¹⁾.

Zu dem Schiffe gehören, da es eine zusammengesetzte Sache bildet, seine sämtlichen Bestandteile, wie Masten, Taue, Segel, ferner bei Dampfschiffen die Maschine, die Schraube oder Räder. Ferner fallen unter die Haftung die Pertinenzien des Schiffes d. h. selbstständige Sachen, welche dauernd in den Dienst des Schiffes gestellt sind. Dieselben teilen schon nach allgemeinen Grundsätzen das rechtliche Schicksal der Hauptsache, wenn nicht das Gegenteil ausgemacht ist.

Was unter Zubehör zu verstehen ist, bestimmt das Gesetz nicht; vielmehr halten die Motive dies in Rücksicht auf die gleichen Vorschriften des bürgerlichen Rechts für entbehrlich, im Gegensatz zum Handelsgesetzbuch, dessen art. 443 bestimmt, dass zum Zubehör gehören alle Sachen, welche zum bleibenden Gebrauch des Schiffes bei der Seefahrt bestimmt sind, insbesondere die Schiffsboote. Eine Vermutung für die Pertinenzqualität spricht ferner der Abs. 3 aus für alle ins Schiffsinventar eingetragenen Sachen. Nicht als Pertinenz gelten danach Proviant und Munition, desgleichen auch nicht der Ballast; ebensowenig solche Sachen, die nicht sowohl der Ausrüstung des Schiffes als der des Kapitäns dienen sollen, wie Karten, Chronometer, Fernrohr, Flaggenbuch.

Nicht wesentlich anders wird die Abgrenzung für die Binnenschifffahrt ausfallen, denn das hier massgebende bürgerliche Recht sieht ziemlich übereinstimmend, wie es das

1) Vgl. dazu Ehrenberg a. a. O. S. 227 f. 231.

Bürgerliche Gesetzbuch § 97 normiert, als Zubehör diejenigen beweglichen Sachen an, die ohne Bestandteil der Hauptsache zu sein, dem wirtschaftlichen Zwecke derselben dauernd zu dienen bestimmt sind und zu ihr in einem dieser Bestimmung entsprechenden räumlichen Verhältnisse stehen, wobei die Anschauung des Verkehrs über die Zubehörereigenschaft ausserdem massgeblich sein soll. Danach werden auch hier Boote, sowie Rettungsgürtel u. s. w. als Zubehör zu betrachten sein.

Ausserdem aber haftet den Gläubigern auch noch die Fracht, die keineswegs als Pertinenz des Schiffes angesehen werden darf. Darunter ist zu verstehen die Bruttofracht derjenigen Frachtfahrt, aus welcher die Forderung entstanden ist (§ 104 Abs. 1). Das entspricht der Bestimmung des art. 759 H.G.B., über den in der Kommission für das H.G.B. viel debattiert ist. Von der Nettofracht (des französischen Rechts) sah man ab, einestheils um die beschwerliche Berechnung der Nettofracht zu vermeiden, andrertheils weil man eine weitergehende Haftung des Rheders statuieren wollte. Auch darüber, ob die noch nicht bezahlte Fracht der letzten resp. der laufenden Reise oder die Fracht derjenigen Reise, auf welcher die fragliche Forderung entstand, haften solle, hat man lange geschwankt, bis man sich für letzteres entschied. Es haftet demnach die Bruttofracht ohne Abzug der Kosten der Reise. Gleichgestellt ist ihr das Fahrgeld für die Beförderung von Personen und zwar nach demselben Prinzip, d. h. der volle Betrag der Ueberfahrtsgelder ohne Abzug der Unkosten der Reise, ebenso bei Schleppschiffen der Schlepplohn (§ 104 Abs. 4)¹⁾. Nicht aber gehört zum Schiffsvermögen

1) Letzteres ist nach Seerecht bestritten und vom Reichsoberhandelsgericht nur anerkannt für den Fall, dass das Schiff geradezu

der vom Berge- oder Hilfslohn dem Schiffseigner nach § 95 Abs. 3 zufallende Betrag, ebensowenig der Mietlohn, welchen der Eigentümer vom Ausrüster empfängt, wohl aber die von Letzterem verdiente Fracht, und ebenso beim Chartervertrag die Hauptfracht.

Ist der Schiffseigner selbst Befrachter, so gilt als Fracht die am Abladungsort und zur Abladungszeit für solche Güter übliche Fracht.

Die Fracht gehört natürlich nur soweit zum Schiffsvermögen, als dem Schiffseigner ein dahin gehender Anspruch zusteht, daher fällt sie nach Seerecht (art. 618) ganz fort, wenn die Güter unterwegs untergegangen sind (anders nach Binnenschiffahrtsrecht, wo auch bei zufälligem Untergang der Güter eine Distanzfracht nach Verhältnis der zurückgelegten zur ganzen Reise zu entrichten ist (§ 63), und erstreckt sich nur auf die Faut- oder Distanzfracht, sofern nur eine solche geschuldet war¹⁾). Da sich im allgemeinen der Anspruch nur auf die Fracht der einzelnen Reise erstreckt, so ist wichtig der Begriff einer solchen. Daher bestimmt § 104 Abs. 3 (in Anlehnung an art. 760, jedoch absehend von dem Fall einer Neuausrüstung), dass als besondere Frachtfahrt jede Reise gilt, welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrages (einerlei ob die Güter entlöst oder das Schiff nur eine andere Bestimmung erhält) oder nach vollständiger Löschung der Ladung sei es auch in Ballast angetreten wird. Betreibt der Schiffseigner kein Frachtgeschäft, so ist als Frachtfahrt anzusehen jede den Zwecken des Schiffseigners dienende besondere Fahrt.

als Frachtgut zum Transport übergeben ist (R.O.H.G. XXIII, S. 320. vgl. R.G. VI S. 100), wie es z. B. bei Ueberführung von auswärts gebauten Baggern der Fall sein wird.

1) Vgl. §§ 34. 36 Abs. 1 § 70 Abs. 3; §§ 63. 68. 70 Abs. 2.

An Stelle von Schiff und Fracht können Surrogate treten. Dies geschieht einmal im Falle des Verkaufs des Schiffes im Wege der Zwangsvollstreckung im Inlande (§ 110), nicht aber auch im Falle sonstiger Veräußerung. Die Bestimmung des Seerechts, dass dasselbe gelte für den Notverkauf durch den Schiffer (art. 767 Z. 2) ist für das Binnenschiffsrecht unpraktisch, da dem Schiffer eine derartige Befugnis nicht zusteht, daher kann höchstens ein Ersatzanspruch des Schiffseigners wegen pflichtwidriger Veräußerung des Schiffes gegen den Schiffer begründet sein, auf welchen dann die Schiffsgläubiger ebensogut ihren Anspruch richten können, wie gegen das Schiff selbst, da ihr Pfandrecht auch gegen den dritten Besitzer des Schiffes verfolgbar ist, selbst wenn er in gutem Glauben erworben hat. Die Ersatzforderung nämlich, die dem Schiffseigner zusteht, für den durch rechtswidrige Handlungen verursachten Schaden sei es seitens des Schiffers, der Schiffsbesatzung oder Dritter, tritt gesetzlich als Surrogat in das Schiffsvermögen und damit in den Pfandnexus ein. Dies gilt insbesondere von der Entschädigung für den Verlust oder die Beschädigung des Schiffes oder wegen Entziehung der Fracht sei es durch Verlust oder durch Beschädigung von Gütern (§ 116 Abs. 2). Hat ferner z. B. der Schiffer pflichtwidrig die Frachtgelder verwendet, so können sich die Gläubiger an die Ersatzansprüche des Schiffseigners halten, handelte er dagegen pflichtgemäss, so haftet der Schiffseigner selbst beschränkt persönlich, da dies so angesehen wird, als wenn er selbst die Fracht eingezogen hätte.

In gleicher Weise tritt im Falle der Haverei die Vergütung für Aufopferung oder Beschädigung an Stelle des Gegenstandes, für welchen die Vergütung bestimmt ist (§ 116 Abs. 1). Zerfällt endlich das Schiff in Trümmern, so bleiben die einzelnen Bestandteile noch ferner dem

Pfandrecht der Schiffsgläubiger unterworfen, aber die verpfändeten Sachen unterstehen jetzt dem Mobiliarrecht, so dass das Pfandrecht erlischt, wenn die Sachen z. B. wertvolle Instrumente oder Bestandteile des Schiffes seitens eines gutgläubigen Dritten von einem Kaufmann in dessen Handelsbetriebe erworben werden, vorausgesetzt, dass sie weder gestohlen noch verloren waren (art. 306 H.G.B.). Nicht aber haftet die Versicherungssumme den Schiffsgläubigern¹⁾, ebensowenig eine dem Schiffseigner gewährte Vergütung, auf welche er keinen Anspruch hatte.

§ 10.

Beschränkt persönliche Haftung.

Sind die Schiffsgläubiger durch ihr gesetzliches Pfandrecht an Schiff und Fracht gegen den Zugriff der Landgläubiger gesichert, so musste man sie andererseits dagegen schützen, dass der Schiffseigner selbst durch irgend welche Handlungen das Schiffsvermögen verringert und ihnen dadurch ihren gesetzlichen Anspruch verkümmert oder unter Umständen ganz illusorisch macht. Dies braucht nicht bloss in Folge eines Verschuldens der Fall zu sein, schon durch die einfache Aussendung auf eine neue Reise kann ihnen ihre Befriedigung im höchsten Grade unsicher gemacht werden. Dagegen musste das Gesetz Kautelen bieten, indem es in solchen Fällen eine persönliche Haftpflicht des Schiffseigners festsetzte. Da dieselbe nur Ersatz für die Entziehung des den Schiffsgläubigern rechtlich haftenden Schiffsvermögens bilden soll, so kann sich die persönliche Haftung höchstens auf den Belauf des Wertes von

1) Nach der herrschenden, aber sehr bestrittenen Ansicht vgl. R.G. XII S. 169.

Schiff und Fracht erstrecken und haben die einzelnen Gläubiger nur soweit einen Anspruch, als sie bei normalem Lauf der Dinge nach ihrer Rangstellung aus dem Schiffsvermögen hätten befriedigt werden können. Wodurch ihre Benachteiligung entstanden ist, ist im allgemeinen gleichgültig, sofern nur der Schiffseigner dafür überhaupt aufzukommen hat. Daher erwächst ihnen selbstverständlich kein Anspruch, wenn die Beschädigung oder Vernichtung des Schiffsvermögens durch Zufall verursacht ist oder durch eine Person, für welche der Schiffseigner nicht einzustehen hat wie z. B. Passagiere oder sogar durch eine Person der Schiffsbesatzung, da für diese der Schiffseigner nur unpersönlich verpflichtet wird, wohl aber ist der dem Schiffseigner zustehende Schadensersatzanspruch den Schiffsgläubigern verhaftet. Bei dieser beschränkt persönlichen Haftung kommt der gute oder schlechte Glaube des Schiffseigners gar nicht oder nur für den Umfang seiner Haftung in Betracht. Nur in einem Fall kommt es auf den bösen Glauben des Schiffseigners an, nämlich wenn er das Schiff auf eine neue Reise aussendet, so soll er nur persönlich haften, wenn er dabei Kenntnis von der Forderung eines Schiffsgläubigers hatte (§ 115).

Die beschränkt persönliche Haftung setzt also voraus eine Wertverminderung oder völlige Vernichtung des Schiffsvermögens, sei es durch Verkauf des Schiffes oder Zerstörung desselben z. B. im Falle des sog. Versicherungsbetruges, wenn der Schiffseigner in betrügerischer Absicht sein versichertes Schiff sinken oder stranden lässt (vgl. § 265 St.G.B.), wodurch er zugleich den Gläubigern ihr Exekutionsobjekt entzieht. Doch genügt auch die bloße Entwertung der Forderung und die Erschwerung ihrer Beitreibung, wie z. B. im Falle der Aussendung des Schiffes auf eine neue Reise.

Daher haftet der Schiffseigner persönlich, wenn er ohne hinreichenden Grund die geltend gemachte Forderung des Schiffsgläubigers bestreitet und während des Prozesses das Schiffsvermögen durch Zufall untergeht, da in dem chikanösen Prozessführen eine Verlängerung und daher Vergrößerung der Gefahr liegt. Endlich greift noch der Gesichtspunkt Platz, dass das Landvermögen nicht zum Schaden des Schiffsvermögens bereichert werden soll.

Der nächstliegende Fall der Vereitelung der Befriedigung der Schiffsgläubiger ist der Verkauf des Schiffes. Dabei ist zu unterscheiden zwischen dem freiwilligen und den im Inland¹⁾ im Wege der Zwangsvollstreckung bewirkten Verkauf. Durch letzteren erlöschen die Pfandrechte der Schiffsgläubiger und tritt das Kaufgeld als Surrogat an die Stelle des Schiffes. Bei freiwilliger Veräußerung dagegen erhalten sich die Pfandrechte der Schiffsgläubiger an sich, doch ist dem Erwerber das Recht zugestanden²⁾ ein Aufgebot aller Schiffsgläubiger im Heimatsorte des Schiffes zu beantragen, mit der Wirkung des Ausschlusses ihrer dinglichen Ansprüche, wenn sie sich bis zum Erlass des Ausschlussurteils nicht gemeldet haben. Durch diese Präklusion erlischt aber nicht ihr persönlicher Anspruch gegenüber dem Verkäufer, der ihnen vielmehr, soweit er das Kaufgeld eingezogen hat, persönlich haftet,

1) Wird die Zwangsvollstreckung im Ausland bewirkt, so erlischt das Pfandrecht der inländischen Schiffsgläubiger gleichfalls dann, wenn nach ausländischem Recht die Pfandrechte durch den Verkauf untergehen.

2) Doch will diese reichsrechtliche Vorschrift nur subsidiär gelten, in Ermangelung landesgesetzlicher Bestimmungen, nach welchen bei freiwilliger Veräußerung eines Schiffes die Pfandrechte der Schiffsgläubiger bei erfolgter öffentlicher Aufforderung zur Anmeldung erlöschen (§ 111 Abs. 1).

in gleicher Weise, wie beim Zwangsverkauf, wenn sich die Gläubiger nicht bis zum Schluss des Termins zur Verteilung des Erlöses gemeldet haben (§ 114). Ja man muss sogar sagen, dass der Schiffseigner, der sein Schiff veräussert oder den pflichtwidrigen Verkauf seitens seines Schiffers ratihabiert als einer, *qui dolo desit possidere*, des Verkaufs ungeachtet mit der *actio hypothecaria* belangt werden könne. Ausser durch Verkauf des Schiffes kann der Schiffseigner die Schiffsgläubiger noch schädigen durch Vernichtung der Schiffstrümmer oder dauernde Lostrennung der Pertinenzen, endlich durch Untergang der zum Schiffsvermögen gehörenden Forderungen, wodurch insoweit wiederum seine persönliche Haftung begründet wird.

Bei jeglicher Einwirkung des Schiffseigners auf das Schiff wird man wohl gut thun zu unterscheiden, ob die vorgenommene Handlung im Interesse der Gläubiger war, dann kann natürlich keine Haftung des Schiffseigners entstehen, oder nicht. Doch ist er nicht etwa rechtlich in seiner Verfügung beschränkt wie der Gemeinschuldner nach Eröffnung des Konkurses. Daher hat das Gesetz zur genaueren Abgrenzung die einzelnen Fälle der beschränkt persönlichen Haftung normiert. Der häufigste Fall ist wohl der, dass eine zum Schiffsvermögen gehörige Forderung bezahlt wird und der Schiffseigner die empfangene Summe zum Landvermögen geschlagen hat. Dies trifft zu, wenn der Schiffseigner die Fracht (§ 113) oder die Havereivergütung eingezogen hat, oder sonstige Entschädigungsansprüche, welche ihm erwachsen sind aus dem Verlust oder der Beschädigung des Schiffes oder von Gütern, (letzteres nämlich, wenn er dadurch in seinem Frachtanspruch geschmälert ist), weil eben der Schaden durch eine rechtswidrige Handlung verursacht war (§ 116); ebenso wenn er das Kaufgeld bei einer Veräusserung des Schiffes einzog (§ 114).

Dabei ist Voraussetzung, dass das Geld wirklich in das Landvermögen des Schiffseigners gekommen ist; befindet es sich noch in den Händen des Schiffers, so setzt sich an ihm das Pfandrecht fort (§ 113 Abs. 1). Ebenso bei einer Abtretung der Forderung, doch sind die Schiffsgläubiger nicht genötigt, ihr Pfandrecht gegen den Erwerber zu verfolgen, vielmehr können sie die Cession als ihnen gegenüber nicht vorhanden betrachten, der Schiffseigner haftet ihnen also insoweit persönlich. Dasselbe gilt, wenn er zwar nicht die Forderung eingezogen, aber auf sie verzichtet oder mit ihr kompensiert hat z. B. wenn er mit einer Forderung des Schiffsvermögens aufrechnete gegen eine persönliche Schuld, für welche dem Gläubiger gar kein Pfandrecht am Schiffe zustand, da dadurch sein Landvermögen auf Kosten des Schiffsvermögens bereichert wird. Stand dagegen dem aus dem Schiffsvermögen befriedigten Gläubiger neben seinem unbeschränkten Anspruch ein Pfandrecht zu, so können diejenigen Schiffsgläubiger, deren Pfandrecht diesem nachstand, sich nicht darüber beklagen, dass der Schiffseigner ihn aus dem Schiffsvermögen bezahlte, da sie kein Recht darauf haben, dass der Betreffende aus dem Landvermögen befriedigt werde.

In allen diesen Fällen wird der Schiffseigner der Gesamtheit der Gläubiger bis zur Höhe der Verminderung persönlich verhaftet und zwar jedem einzelnen nur insoweit als er bei der Verteilung des eingezogenen Betrages nach der gesetzlichen Rangordnung erhalten hätte (§ 113, Abs. 2); er kann daher einredeweise denjenigen Gläubiger zurückweisen, der bei ordnungsmässiger Verteilung auch nichts erhalten hätte. Die Schiffsgläubiger sollen also keinesfalls mehr empfangen, als sie ohne die Einziehung gehabt hätten, doch liegt es dem Schiffseigner ob zu beweisen, dass sie nicht zum vollen Betrag ihre Befriedigung erlangt

haben würden, gelingt ihm dieser Beweis nicht, so hat er ihren Ansprüchen voll Genüge zu leisten.

Unter Umständen aber kann, wenn der Schiffseigner eine derartige Forderung einzieht, dennoch seine persönliche Haftung fortfallen, wenn er nämlich den Betrag wiederum in das Schiffsvermögen verwendet, weil dann keine Verminderung des Exekutionsobjektes eintritt. Der häufigste Fall ist, dass er Schiffsgläubiger mit den eingezogenen Geldern befriedigt, doch kann wegen der verschiedenen Rangklassen durch die Befriedigung eines nachstehenden Gläubigers eine Unbilligkeit hervorgerufen werden. Dennoch soll dem Schiffseigner eine im guten Glauben bei unverschuldeter Nichtkenntnis des Vorzugsrechts vorgenommene Zahlung nicht schaden, wohl aber wird er den verkürzten Gläubigern dann und insoweit schadensersatzpflichtig, als ihm bewiesen wird, dass er dieselbe in Kenntnis ihres Vorzugsrechts verkürzt hat. Dies gilt nach § 113 Abs. 4 nur bei Verwendung der Frachtgelder, andererseits nicht nur gegenüber den Schiffsgläubigern, sondern auch gegenüber sonstigen Pfandgläubigern, welche oft ersteren vorgehen können (§ 109). Empfängt aber ein vertragsmässiger Pfandgläubiger vor einem Schiffsgläubiger seine Befriedigung aus dem Schiffsvermögen, so wird der Schiffseigner dem infolgedessen einen Ausfall erleidenden Schiffsgläubiger in Höhe dieses Ausfalls gleichfalls persönlich verpflichtet (§ 109 Abs. 3), weil sonst die Schiffsgläubiger benachteiligt wären gegenüber den Landgläubigern, denen das ganze Vermögen des Schiffseigners haftet und andererseits dieser dadurch einen ungerechtfertigten Vorteil erlangen würde.

Endlich wird dann eine beschränkt persönliche Haftung erzeugt, wenn der Schiffseigner, nachdem er von einer Schiffsforderung Kenntnis erhalten hat, das Schiff

auf eine neue Reise aussendet, soweit dies nicht zugleich im Interesse des Gläubigers geboten war, z. B. wenn das Schiff an dem Orte, wo es gerade liegt, nicht ohne Gefährdung überwintern kann. Er haftet dem Schiffsgläubiger dann bis zu seiner vollständigen Befriedigung, wenn er nicht erweisen kann, dass der Wert des Schiffes schon bei Beginn der neuen Reise nicht mehr zu dessen Befriedigung nach der gesetzlichen Rangordnung ausreichte (§ 115 Abs. 1. 2). Es greifen hier drei Gesichtspunkte für die persönliche Haftpflicht Platz: 1) durch die Wiederaussendung wird den Gläubigern ihre Befriedigung aus dem Schiffe erschwert, 2) das Schiff wird durch diese Reise neuen Gefahren ausgesetzt, dem Untergange oder der Wertminderung preisgegeben, und 3) es wird dadurch die Möglichkeit zur Entstehung neuer und den alten vorgehender Schiffsgläubigerrechte geboten.

Finden wir bei allen bisherigen Fällen das Gleiche, dass erst durch Ausfall der unpersönlichen Haftung eine beschränkt persönliche Verbindlichkeit des Schiffseigners entsteht, sodass er, wenn vorher eine persönliche Klage gegen ihn angestrengt wird, dieser meist¹⁾ die exceptio excussionis realis entgegensetzen kann, so giebt es einen Fall, bei dem prinzipaliter eine solche beschränkt persönliche Haftung eintritt. Dies nämlich dann, wenn der Schiffseigner Güter für seine eigene Rechnung befördert hat. Er haftet dann in Höhe der Fracht, welche am Abladungsort zur Abladungszeit für derartige Güter üblich ist (§ 113 Abs. 3).

Gleichsam das Gegenstück zu der beschränkten Haftung bildet das sog. Deduktionsrecht, dessen hier nur kurz

1) z. B. nicht im Falle des Verkaufs des Schiffes vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 318 f.

gedacht werden kann, d. h. das Recht des Schiffseigners, in das Schiffsvermögen verwendete Vermögensstücke, wodurch dessen Wert erhöht wurde, bei der Befriedigung der Schiffsgläubiger für sich abzuziehen. Dieses vom Gesetz nicht erwähnte Recht erscheint voll gerechtfertigt, da die Schiffsgläubiger keinen Anspruch auf diese Wertsteigerung haben. Doch kann der Schiffseigner nur hinsichtlich solcher Vermögensstücke Ansprüche für sich geltend machen, durch welche der Verkaufswert des Schiffes faktisch erhöht ist, daher nicht wegen *impensae voluptuariae*, wohl aber wegen solcher Verwendungen, von denen er beweist, dass ohne dieselben die Schiffsgläubiger nicht befriedigt wären¹⁾.

C. Verhältnis der Gläubiger unter einander. Rangordnung der gesetzlichen und vertragsmässigen Pfandrechte.

§ 11.

Um die Reihenfolge der Befriedigung der verschiedenen Gläubiger festzustellen, haben wir zunächst gesondert zu betrachten die Rangordnung der Schiffsgläubiger und dann, wie sich deren Stellung zu den Landgläubigern d. h. den uns hier speciell nur interessierenden übrigen Pfandgläubigern regelt. Das Gesetz versteht unter »Schiffsgläubiger« alle diejenigen, deren Forderungen aus der bestimmungsgemässen Verwendung des Schiffes zur Fahrt auf Binnengewässern entstanden sind und denen ein bevorzugtes Pfandrecht an Schiff und Fracht zusteht. Darunter fallen alle diejenigen, welchen der Schiffseigner nur mit

1) Ueber das Deduktionsrecht s. Ehrenberg a. a. O. S. 133. 278. 425. Mittelstein: Deutsches Schiffspfandrecht S. 196—200

Schiff und Fracht haftet, aber ferner auch solche, »bei welchen entweder das öffentliche Interesse oder Rücksichten der Billigkeit oder der Gesichtspunkt der nützlichen Verwendung eine Zurückstellung hinter jene Forderungen als ungerechtfertigt erscheinen lässt«¹⁾).

Im allgemeinen entsprechen die Vorschriften des § 102 dem art. 757 H.G.B., wie überhaupt der ganze Abschnitt über die Schiffsgläubiger sich eng an das Seerecht anlehnt, nur die in den beiden ersten Ziffern des art. 757 erwähnten gerichtlichen Forderungen aus den Kosten des Zwangsverkaufs, sowie den Kosten der Bewachung und Verwahrung des Schiffes mit den vom Gesetz aufgezählten Nebenkosten sind als überflüssig fortgelassen, da nach den heute geltenden Prozessgesetzen die dem Schuldner zur Last fallenden Kosten des Verfahrens stets im voraus befriedigt werden.

Die vom Gesetz aufgezählten Gläubiger lassen sich unter zwei Gruppen bringen²⁾, nämlich einmal diejenigen, deren Forderungen durch Aufwendungen zur Erhaltung und Rettung des Schiffes aus einer Gefahr entstanden sind, und sodann diejenigen, welche solche Aufwendungen nicht gemacht haben, denen gegenüber der Schiffseigner aber nur unpersönlich haftet. Unter letztere fallen alle Gläubiger, welche ihre Ansprüche aus Rechtsgeschäften und Verschuldungen der Schiffsbesatzung herleiten, soweit nicht einzelne derselben schon in die erste Klasse der eigentlichen und unbedingt bevorrechtigten Schiffsgläubiger eingereiht sind. Was die Rangordnung der Forderungen der Schiffsgläubiger anlangt, so bestimmt das Gesetz ihre Reihenfolge (§ 102). Danach giebt es folgende Rangklassen.

1) Mot. S. 119.

2) Protocolle zum H.G.B. Bd. VI S. 2844.

1) Die öffentlichen Schiffs- und Schiffahrtsabgaben, insbesondere die Brücken-, Schleusen-, Kanal- und Hafengelder. Darunter sind begriffen die sämtlichen öffentlichen Abgaben, welche gemäss art. 54 der Reichsverfassung erhoben werden dürfen für die Befahrung künstlicher im Staatseigentum stehender Wasserstrassen sowie für die Benutzung besonderer zur Erleichterung des Verkehrs bestimmter Anstalten. Trotzdem für diese der Schiffseigner persönlich haftet, ist ihnen doch der Rang vor allen übrigen Schiffsgläubigern eingeräumt, sofern sie nur von der letzten Reise herrühren. Unter ihnen selbst kommt es auf den Zeitpunkt ihrer Entstehung nicht an, vielmehr sind sie alle unter sich gleichberechtigt (§ 107 Abs. 2.).

2) An zweiter Stelle stehen die aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung. Dieselben geniessen gleichfalls trotz der persönlichen Haftung des Schiffseigners ein Vorzugsrecht an Schiff und Fracht, und zwar ist ihnen nicht nur die Fracht der letzten Reise verhaftet, sondern diejenige sämtlicher Frachtfahrten, welche sie unter demselben Dienstvertrag, aus dem die Forderung entstanden ist, mitgemacht haben (§ 104 Abs. 2), weil sie sonst bei Antritt einer neuen Frachtfahrt den wertvollsten Teil ihres Vorzugsrechts verlieren würden. Diese Bestimmung ist im Binnenschiffahrtsrecht um so notwendiger, weil hier nicht wie im Seerecht die Schiffsbesatzung nur für eine bestimmte Reise angemustert wird, sondern meist in einem festen Dienstverhältnis zum Schiffseigner steht. Es werden aber ferner die sämtlichen Forderungen aus dem Dienstvertrag als ein einheitliches Ganze und daher als dieselbe Frachtfahrt betreffend angesehen, sodass, da sie das Vorzugsrecht der letzten unter den Dienstvertrag fallenden Frachtfahrt geniessen (§ 106 Abs. 2), die Dienstforderungen aus früheren Reisen sogar allen sonstigen An-

sprüchen aus der letzten Frachtfahrt (mit Ausnahme der des Staates) vorgehen. Unter Z. 2. fallen alle durch den Dienstvertrag der Besatzung eingeräumten Ansprüche, also auch solche, welche ihnen an Stelle des Dienstlohnes einen Anteil am Gewinn der Reise oder der Fracht gewähren, ja sogar Entschädigungsansprüche wegen Kontraktbruches des Arbeitgebers (§ 124b Gew. O.). Nicht aber gehören hierher sonstige dem Schiffer versprochene Vergütungen, sei es von Dritten als Primagen, Kaplaken, welche der Schiffer nicht wie im Seerecht dem Schiffseigner in Rechnung zu stellen braucht, sei es vom Schiffseigner selbst; für diese, sowie für solche Beträge, welche er von den Dritten zur Auszahlung an den Schiffer empfangen hat, haftet der Schiffseigner nur persönlich.

3) In die dritte Klasse gehören alle diejenigen Forderungen, welche aus einer nützlichen Verwendung in Notfällen erwachsen sind. Wegen dieses gemeinsamen Gesichtspunktes hat das B.Sch.G. die Z. 5. 6. 7. des art. 757 zusammengezogen (Mot.). Auch hier gehen, wie bei sämtlichen der in § 102 unter Z. 1—5 aufgezählten Forderungen die auf einer späteren Frachtfahrt entstandenen denen aus einer früheren Frachtfahrt vor. Unter den auf derselben Reise entstandenen aber geht die später entstandene der früher entstandenen vor, weil durch die Entstehung der letzteren erst die Befriedigung der ersteren gesichert wurde, indem sie das Pfandobjekt entweder ganz oder doch zum Teil erhalten¹⁾ und die Ausführung der Frachtfahrt und Erreichung des Bestimmungsortes des Schiffers ermöglicht hat, sodass diese Leistung den übrigen Gläubigern zu gute gekommen ist, wenn z. B. durch Rettung aus einer Schiff-

1) l. 5. 6 D. qui potiores in pignore habeantur 20, 4: huius enim pecunia salvam fecit totius pignoris causam.

fahrtsgefahr das Schiff erhalten und somit den aus früher abgeschlossenen Notgeschäften des Schiffers erwachsenen Ansprüchen das ihnen verhaftete Schiffsvermögen bewahrt geblieben ist. Forderungen, die aus Anlass ein und desselben Notfalles entstanden sind, gelten dabei als gleichzeitig entstanden (§ 107 Abs. 3), weil hier der Grund der nützlichen Verwendung für diese Forderungen unter einander wegfällt. Im einzelnen gehören hierher a) Lotsengelder, soweit sie nicht die Eigenschaft öffentlicher Abgaben haben und somit unter Z. 1 fallen¹⁾ b) die Bergungs- und Hilfskosten, einschliesslich des Berge- und Hilfslohns. Unter Bergung versteht man technisch die Rettung eines in Gefahr befindlichen und von der Schiffsbesatzung bereits verlassenen Schiffes oder von Gütern aus einem solchen; während man von Hilfsleistung spricht, wenn ein Schiff oder dessen Ladung aus einer dringenden Schiffahrtsgefahr von Dritten unter thätiger Teilnahme der Schiffsbesatzung gerettet wird (§ 93). In beiden Fällen kann ein Lohn für die Rettung beansprucht werden, wenn durch dieselbe das Schiff gerettet und die Dienste nicht aufgedrungen waren, ausserdem auch der sofortigen Anzeigepflicht an den Eigentümer, den Schiffer oder die zuständige Behörde genügt ist (§ 96 Z. 1 u. 2.). Der Lohnanspruch bestimmt sich nach der Höhe der Gefahr, den gemachten Aufwendungen u. s. w. (§ 94 Abs. 3) und ist in Ermangelung einer Vereinbarung durch das Gericht nach billigem Ermessen festzusetzen. Für diesen Lohnanspruch, in welchem zugleich die für die Rettung gemachten Aufwendungen enthalten sind, nicht aber sonstige Kosten der Aufbewahrung, Erhaltung u. s. w. der geretteten Gegenstände (§ 94 Abs. 2 u. 3), steht ebenso wie für die zuletzt genannten Kosten dem

1) Prot. VIII. S. 4472.

Berger ein gesetzliches Pfandrecht an Schiff und Fracht zu (§ 97); und zwar erwächst diese beschränkte Haftung aus auftragloser Geschäftsführung dritter Personen dem Schiffseigner wegen Bergung nicht nur des Schiffes, sondern auch der Ladung, insofern ihm nämlich dadurch der Frachtanspruch erhalten bleibt. Ist die Rettung durch ein anderes Schiff erfolgt, so gebührt auch dem Schiffseigner desselben ein angemessener Teil des Berge- und Hilfslohnes, sowie ferner jedem Einzelnen nach seinen persönlichen und sachlichen Leistungen (§ 95). Der Besatzung des geretteten Schiffes selbst, steht dagegen ein Anspruch auf Hilfs- oder Bergelohn niemals zu (§ 93. Abs. 3.). c) die Beiträge des Schiffes zur grossen Haverei. Unter grosser Haverei versteht man diejenigen Schäden, welche in einer Schiff und Ladung gemeinsam bedrohenden Gefahr auf Anordnung des Schiffers vorsätzlich einem oder beiden im gemeinsamen Interesse von Schiff und Ladung zum Zweck ihrer Errettung zugefügt sind. Für diese Schäden haften Schiff und Ladung gemeinschaftlich nach Massgabe ihres Wertes (§ 85), wenn durch die Massregel des Schiffers die Erhaltung wenigstens eines Teiles beider bewirkt ist. Nicht beitragspflichtig ist im Gegensatz zum Seerecht art. 702 Abs. 2. die Fracht, ebensowenig die Frachtgelder der Reisenden. Welche Schäden im einzelnen zur grossen Haverei gehören, regelt das Gesetz eingehend in §§ 82—84.

Wie nach der durch Heck und Goldschmidt dargelegten richtigen Ansicht schon das römische Recht, so erkennt auch das heutige Recht eine direkte Haftung und Klage der Interessenten aus dem Gemeinschaftsverhältnis an. Die Beitragspflicht des Einzelnen kann sich aber immer nur belaufen bis auf den Wert der durch die Havereimassregeln für ihn geretteten Gegenstände, da er schlimmsten Falles auch nur diese hätte verlieren können.

Bei der Havereiberechnung ist es im allgemeinen gleichgültig, ob der Schaden infolge Verschuldens einer Person herbeigeführt ist, oder nicht; doch kann im ersteren Falle die schuldige Person selbstverständlich keine Vergütung fordern, wird vielmehr den übrigen Beitragspflichtigen für den Schaden verhaftet. Daher geht der Schiffseigner, sofern der Schaden durch eine Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist, nicht allein seines Anspruchs auf Vergütung verlustig, sondern haftet auf solidarisch mit dem Schuldigen den Vergütungsberechtigten, stets aber nur mit Schiff und Fracht, weil er eine fremde Handlung zu vertreten hat.

Vergütungsberechtigt ist einerseits der Schiffseigner selbst für den dem Schiffe zugefügten oder erwachsenen Schaden, andererseits die Ladungsinteressenten, welchen wegen der vom Schiff zu entrichtenden Beiträge die Stellung von Schiffsgläubigern eingeräumt ist (§ 89), wie auch umgekehrt der Schiffseigner an den beitragspflichtigen Gütern ein mit den Wirkungen des Faustpfandes ausgestattetes Pfandrecht hat, welches jedoch nicht zum Nachteil eines gutgläubigen dritten Erwerbers geltend gemacht werden kann (§ 89 Abs. 2.). d) Endlich gehören hierher die Forderungen aus Geschäften, einerlei ob Kredit- oder sonstigen Geschäften¹⁾, welche der Schiffer zur Abwendung einer dringenden Gefahr von Schiff oder Ladung geschlossen hat, während sich das Schiff weder im Heimatshafen noch an einem Orte befand, wo der Schiffseigner eine Geschäftsniederlassung besitzt, einerlei ob er kraft gesetzlicher oder besonderer Vollmacht handelte. Dabei macht es keinen Unterschied, ob der Schiffer zugleich Eigentümer oder

1) Anders im Seerecht: nur aus Creditgeschäften. vgl. aber art. 757 Z. 7 letzter Satz.

Miteigentümer des Schiffes ist. Die sonstigen Rechtsgeschäfte des Schiffers gewähren den Gläubigern zwar ebenfalls ein gesetzliches Pfandrecht, aber erst an späterer Stelle.

4) Geniessen die bis jetzt genannten Ansprüche der Schiffsgläubiger ein unbedingtes Vorzugsrecht vor allen übrigen Forderungen, mögen die letzteren auch unter Verpfändung des Schiffes früher entstanden sein, so fehlt den jetzt zu nennenden Forderungen anders als im Seerecht ein unbedingtes Vorzugsrecht. Zu diesen nur relativ, d. h. nur dann, wenn sie früher entstanden sind, bevorzugten Pfandrechten der Schiffsgläubiger gehören zunächst die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter und des Reisegepäckes. Es handelt sich also in § 102 Z. 4 um Schadensersatzansprüche aus Verträgen über Beförderung von Gütern oder Reisenden, welche in der Regel von dem Schiffseigner selbst oder dem dazu besonders bevollmächtigten Schiffer abgeschlossen werden und deren Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört. Aus den Gütertransportverträgen aber erwächst dem Frachtführer die Haftung für den durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes entstandenen Schaden, es sei denn, dass er beweist, dass der Schaden durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten; dies wird insbesondere angenommen, wenn der Schaden aus einem mangelhaften Zustand des Schiffes entstanden ist, welcher trotz angewendeter Sorgfalt nicht zu entdecken war (§ 58). Die Haftung ist also nicht unbeträchtlich eingeschränkt gegenüber der strengen Haftung des Frachtführers aus art. 395, 607 H. G. B. Bei Ausstellung eines Ladescheins aber haftet er auch für die Richtigkeit der Bezeichnung der Zahl, des Masses oder des Gewichtes

der verladenen Güter, sowie für die Richtigkeit der Bezeichnung der Güter selbst, sofern er die Unrichtigkeit bei Anwendung gehöriger Sorgfalt erkennen musste (§ 73. 74). Auf das Nähere kann hier nicht eingegangen werden¹⁾. Der Anspruch wegen Nichtablieferung oder Beschädigung des Reisegepäcks gründet sich auf die Haftung des Schiffseigners ex recepto und hat zur Voraussetzung, dass das Gepäck von dem Schiffer oder einer dazu bestellten Person übernommen und in diesem Gewahrsam verloren gegangen oder beschädigt ist. Doch haftet der Schiffseigner nicht, wie der Schiffer nach gemeinem Recht²⁾, bis zur höheren Gewalt, sondern nur wie ein Frachtführer für Frachtgüter in dem oben angegebenen Umfange (§ 77.). Die auf derselben Reise entstandenen Schadensersatzansprüche stehen einander gleich, da kein Grund für die Bevorzugung der jüngeren oder älteren Forderung erfindlich ist, während die der älteren Frachtfahrt hinter denen einer neuen Frachtfahrt zurückstehen.

5) An fünfter Stelle rangieren a) alle noch nicht benannten Forderungen aus Rechtsgeschäften des Schiffers, welche dieser als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht in Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat. Unter diese Kategorie fallen also alle Rechtsgeschäfte des Schiffers, zu denen er gesetzlich befugt ist (§ 15. 16), abgesehen von Dienstverträgen (§ 102 Z. 2) und solchen Verträgen, welche er zur Abwendung dringender Gefahr eingegangen ist (§ 102 Z. 3.). Hierher sind auch zu stellen die Forderungen auf den Schlepplohn, da sie aus Rechtsgeschäften des Schiffers, welche der Fortsetzung der Reise dienen, entstehen. Dieses gesetzliche Pfandrecht ist um

1) vgl. §§ 58. 59. 73. 74. 77. 26 BSchG., art. 396—399 HGB.

2) l. 1 pr. l. 3 § 1 D. nautae caupones 4,9.

so wichtiger als aus den Kreditgeschäften des Schiffers nur der Schiffseigner, nicht auch der Schiffer wie im Seerecht art. 479 Abs. 1. unmittelbar den Schiffsgläubigern verpflichtet wird. b) Diejenigen aus § 4 Z. 2 noch übrig bleibenden Forderungen aus Verträgen des Schiffseigners wegen Nichterfüllung oder unvollständiger oder mangelhafter Erfüllung seitens des Schiffers, sofern deren Ausführung zu seinen Dienstobliegenheiten gehört. Zu diesen Forderungen gehört z. B. die Haftung den beförderten Personen gegenüber, wenn es sich nicht lediglich um das Reisegepäck handelt z. B. wegen Deviation oder Nichtvollendung der Reise bis an den Bestimmungspunkt. c) Endlich die aus dem Verschulden einer Schiffsperson erwachsenen Forderungen, sei es aus einem Vertragsverhältnis z. B. Bruch der Charte-partie durch den Schiffer, sei es sonstige Verschuldung z. B. schuldhafter Zusammenstoß von Schiffen. Hierbei wird das Pfandrecht auch dann begründet, wenn dem Schiffseigner selbst oder einem der Miteigentümer das Verschulden zur Last fällt, eine Bestimmung, die zwar dem Seerecht (art. 757 Z. 10) entnommen, hier aber um so notwendiger wird, als wie wir später sehen werden, der Schiffseigner unter Umständen bei eigenem Verschulden auch nur beschränkt haftet. Für die Rangordnung dieser Forderungen gilt dasselbe, wie bei den unter Z. 4. aufgezählten.

6) Endlich stehen an letzter Stelle Forderungen für Unfall- und Krankenversicherung, für welche der Schiffseigner zugleich persönlich haftet. Diese Bestimmung lehnt sich an § 86 des Gesetzes vom 13. Juli 1887 betr. die Unfallversicherung der Seeleute u. s. w. an und gewährt die gleichen Rechte den Gemeinden und Krankenkassen aus der Krankenversicherung. Nicht dagegen ist dieses gesetzliche Pfandrecht ausgedehnt worden auf die Beiträge zur Invaliditäts- und Altersversicherung, welche vielmehr le-

diglich ein Vorzugsrecht im Konkurse geniessen gemäss § 137 des Gesetzes vom 22. Juni 1889, und zwar stehen sie unter den privilegierten Forderungen an erster Stelle neben den Ansprüchen auf den Dienstlohn (§ 54 Z. 1 K. O.).

Diese Forderungen der Berufsgenossenschaft aus der Unfallversicherung, sowie aus der Krankenversicherung stehen allen übrigen Forderungen nach ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt ihrer Entstehung, also selbst denen, welche noch von einer früheren Frachtfahrt herrühren.

Dass dagegen sonst, wie wir gesehen haben, die aus einer späteren Frachtfahrt entstandenen Forderungen ein unbedingtes Vorzugsrecht vor denen aus einer früheren Frachtfahrt geniessen, erklärt sich leicht daraus, dass bei den meisten derselben der Gesichtspunkt der nützlichen Verwendung in Betracht kommt, dann aber vor allem aus dem Bestreben das Schiff überhaupt für eine neue Reise verwendbar zu machen; letzteres würde unzweifelhaft sehr beschränkt, wenn diejenigen, welche dem Schiffer Kredit gewähren aus Anlass der neuen Reise, stets mit älteren ihnen vorgehenden Pfandrechten zu rechnen hätten. Bei der Unerkennbarkeit der gesetzlichen Pfandrechte müsste eine andere Regelung geradezu dahin führen, den Schiffer kreditlos zu machen. Auf Schaffung eines Realkredits aber richtete sich gerade das Streben bei der Regelung der privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, wie noch deutlicher aus der Ordnung der vertragsmässigen Verpfändung und deren Stellung zu dem gesetzlichen Pfandrecht der Schiffsgläubiger ersichtlich ist. Um dem Schiffseigner für die erfolgreiche Ausnutzung der Schifffahrt einen Kredit zu verschaffen, musste man eine sichere und doch der Schifffahrt nicht hinderliche Art und Weise der Verpfändung des Schiffes, das ja oft den wertvollsten Bestandteil des Vermögens des Schiffseigners ausmacht, er-

möglichen. Nach dem deutschrechtlichen Princip der Erkennbarkeit des Pfandrechts galt aber in dem grössten Teil Deutschlands der Satz, dass an Mobilien ein Pfandrecht nur durch Uebergabe entstehen könne¹⁾. Eine derartige Verpfändungsweise war natürlich für die Schifffahrt vollkommen unpraktisch. Daher dehnt das Gesetz nach dem Vorbild neuerer Partikulargesetze²⁾ unter Einführung von Schiffsregistern die Bestimmungen des Seerechts auch auf die Binnenschifffahrt aus, sodass eine Verpfändung nur durch Eintragung in das Schiffsregister erfolgen kann (§ 131). Diese Vorschrift bezieht sich naturgemäss nur auf im Register eingetragene Schiffe, daher kann hinsichtlich der kleineren Fahrzeuge eine Verpfändung auch heute und künftig nur durch Uebergabe des Schiffes bewirkt werden³⁾. Die Eintragung kann nur erfolgen auf Grund der Bewilligung desjenigen, welcher im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist. Doch genügt die formelle Legitimation des Eingetragenen zur wirklichen Entstehung des Pfandrechts nicht, vielmehr muss der Pfandbesteller auch der wahre Eigentümer des Schiffes sein, da das Schiffsregister keinen öffentlichen Glauben wie Grund- oder Hypothekenbücher genießt. Dadurch aber, dass derjenige, welcher als Eigentümer eingetragen werden will, sein Recht glaubhaft machen muss, wird immerhin eine gewisse Gewähr für die Rich-

1) Preussen kannte für Frachtschiffe ausserdem eine Verpfändung durch symbolische Uebergabe. Pr. ALR. I Tit. 20 § 300.

2) Hamburgisches Ges. v. 27. IV. 85 und Bremisches Ges. v. 15. XII. 87 betreffend die Verpfändung von Schiffen. (vgl. auch Lübeckisches Gesetz vom 26. IV. 1845 betr. die Verpfändung von Stecknitzschiffen.) Das BSchG. lässt diese Gesetze in Geltung, mit der Massgabe, dass die Eintragung in das Register zu erfolgen hat. (§ 135).

3) vgl. BGB. §§ 1259 ff. 1266.

tigkeit der Angaben des Registers geschaffen. Die durch diese Pfandeintragung erhoffte Hebung des Realkredits wird aber doch wohl nicht im ganzen Umfange zutreffen, wofür der seltene Gebrauch derselben in denjenigen Gebieten, wo Pfandregister für Binnenschiffe schon bestanden, Zeugnis ablegt; dies aus dem Grunde, weil das vertragsmässige Pfandrecht gefährdet wird durch die Konkurrenz der zahlreichen gesetzlichen Pfandrechte, welche den Mangel haben, dass sie nicht erkennbar sind und doch ihrer Bestimmung gemäss ein Vorzugsrecht geniessen. Ja auch wenn dieser Mangel nicht vorhanden wäre, würde dennoch die Lage der vertragsmässigen Pfandgläubiger noch keine viel gesichertere werden, da verschiedene Klassen der Schiffsforderungen, auch wenn sie erst später entstanden sind d. h. wenn der sie begründende Rechtszustand erst zu einem späteren Zeitpunkt eintritt als das vertragsmässige Pfandrecht in das Schiffsregister eingetragen ist, also mit Durchbrechung des Grundsatzes *prior tempore, potior iure*, absolut privilegiert sind.

Daher wird der Vorteil doch in mancher Hinsicht ein prekärer sein, obschon man bemüht gewesen ist, den genannten Nachteil im Vergleich zum Seerecht einzuschränken und nach Möglichkeit zu beseitigen. In dieser Hinsicht enthält § 109 eine erhebliche Sicherung gegenüber dem art. 779 HGB, wonach sämtliche Schiffsgläubiger einen unbedingten Vorzug vor den übrigen Pfandgläubigern oder sonstigen Gläubigern geniessen. Hinsichtlich der letzteren versteht es sich eigentlich von selbst, da sonst die Schiffsgläubiger bei Konkurrenz eines jeden Landgläubigers geradezu rechtlos sein würden weswegen sie auch im Konkurse ein Absonderungsrecht geniessen (vgl. K. O. § 41 Z. 8.), hinsichtlich der ersteren ist das Princip des Seerechts nur für die Fracht aufrecht erhalten, wo auch wohl selten eine

Konkurrenz eintreten wird. Dagegen sind hinsichtlich des Schiffes nur diejenigen gesetzlichen Pfandrechte als privilegiert erachtet, welche teils unter den Gesichtspunkt einer nützlichen Verwendung fallen, teils in Rücksicht auf die Person des Gläubigers einen Vorzug geniessen, die s. g. Schiffsgläubiger im engeren Sinn (§ 102 Z. 1—3), für alle übrigen Pfandrechte ist der Grundsatz *prior tempore, potior iure* zur Durchführung gebracht. Dadurch wollte man, wie schon mehrfach hervorgehoben, die Creditfähigkeit zumal der kleinen Schiffahrtsbetriebe heben. Denn da die Schadensersatzansprüche der Ladungsbeteiligten, sowie Dritter aus den Rechtshandlungen der Schiffsbesatzung (§ 102 Z. 4. 5) unter Umständen einen sehr erheblichen Betrag erreichen können, so würde sich niemand finden der aus Furcht vor diesen in Zukunft etwa entstehenden Pfandrechten, auf die Sicherheit des Schiffes hin, dem Schiffer Credit gewährt und daher sich dieser im Falle des Bedürfnisses nicht durch Verpfändung die fehlenden Betriebsmittel verschaffen können¹⁾. Ja das Gesetz hat diesen Gesichtspunkt noch weiterhin verwendet. Aus diesem Grundsatz, dass das ältere Pfandrecht den jüngeren vorgehe, musste sich ein unlöslicher Konflikt ergeben, da die gesetzlichen Pfandrechte nicht nach der Zeit ihrer Entstehung, sondern nach einer vom Gesetz aufgestellten Reihenfolge zur Befriedigung gelangen. Daher kann es vorkommen, dass ein gesetzliches Pfandrecht, das der Zeit nach dem vertragsmässigen vorgeht, doch seinerseits einem später entstandenen gesetzlichen nachsteht. Um diese Konflikte zu schlichten, bestimmt das Gesetz, wiederum im Interesse der Erleichterung des Credits, dass diejenigen gesetzlichen Pfandrechte, sofern und zu welchem Be-

1) Mot. S. 122.

trage sie anderen gesetzlichen Pfandrechten nachstehen, auch den diesen letzteren vorgehenden sonstigen Pfandrechten nachstehen sollen (§ 109 Abs. 2). Da es aber eine offenbare Unbilligkeit wäre den Schiffsgläubiger auf diese Weise das Executionsobjekt zu schmälern durch Bevorzugung von Landgläubigern, so wird der Schiffseigner, insoweit ein Schiffsgläubiger dadurch einen Ausfall erleidet, diesem in Höhe desselben persönlich verpflichtet (§ 109 Abs. 3).

Die vertragsmässigen Pfandrechte, welche sich auch auf blosse Schiffsparten beziehen können (§ 137; vgl. BGB § 1272), ordnen sich untereinander nach der Zeit ihrer Entstehung. Da sie im Schiffsregister eingetragen und ausserdem auf dem Schiffsbrief vermerkt werden, daher jeder Neuerwerber sich über die Belastung des Schiffes mit vertragsmässigen Pfandrechten zu unterrichten vermag, sind sie hinsichtlich der Verjährung den gesetzlichen Pfandrechten nicht gleichgestellt, vielmehr verjähren sie nach Landesrecht überhaupt nicht, solange sie im Schiffsregister eingetragen sind. Ueberhaupt finden auf sie künftig alle Bestimmungen des bürgerlichen Rechts über das Pfandrecht an Mobilien Anwendung, soweit sich nicht daraus, dass der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt, Abweichungen ergeben (vgl. § 1266 BGB). Für die gesetzlichen Pfandrechte dagegen musste eine kurze Verjährungsfrist eingeführt werden, um die Härte der Haftung für Handlungen und Unterlassungen fremder Personen zu mildern und das Schiff nicht mit unübersehbaren Pfandrechten zu belasten. Auch würde häufig deren zuverlässige Prüfung nach Ablauf einer längeren Zeit unmöglich werden. Daher verjähren die Forderungen aus dem Schiffahrtsbetriebe im Allgemeinen in einem Jahre vom Ende desjenigen Jahres an gerechnet, in welchem die Forderung

fällig geworden ist (§ 119 vgl. BGB § 201). Dies gilt auch für die Forderungen aus dem Zusammenstoss von Schiffen, abweichend vom Seerecht, welches hier eine zweijährige Verjährungszeit kennt (art. 906 Z. 2). Dem bürgerlichen Recht bleiben dagegen unterstellt die Forderungen aus Geschäften, welche der Schiffer mit Bezug auf eine Vollmacht vorgenommen hat, sowie die Forderungen wegen Nichterfüllung oder mangelhafter Erfüllung eines vom Schiffseigner geschlossenen Vertrages dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, obgleich beide ein gesetzliches Pfandrecht an Schiff und Fracht begründen können (§ 102 Z. 3 u. 5); doch verjähren auch nach Frachtrecht die von § 118 nicht betroffenen Forderungen gegen den Frachtführer wegen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes (§ 102 Z. 4) in einem Jahre (art 408 Abs. 3 art. 386).

Mit dem Pfandrecht der Schiffsgläubiger verjährt auch der daneben etwa begründete persönliche Anspruch gegen den Schiffseigner. Will also der Schiffsgläubiger sich dieser Gefahr nicht aussetzen, so muss er bei Zeiten seine Forderungen durch gerichtliche Klagen geltend machen. Dieselbe geht nicht wie die des hypothekarischen Gläubigers auf Uebertragung des Besitzes, sondern auf Zahlung bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in Schiff und Fracht. Zahlt daher der Schiffseigner nicht, so erfolgt die Zwangsvollstreckung in das Schiffsvermögen. Dieselbe richtet sich, soweit landesgesetzlich die Binnenschiffe in Ansehung der Zwangsvollstreckung zu den Immobilien gerechnet werden, nach den Landesgesetzen. Für die übrigen Staaten hat das Gesetz (§ 136) provisorisch eine Regelung getroffen. Danach wird der Erlös des von dem Gerichtsvollzieher gepfändeten und versteigerten Schiffes nicht sofort dem betreibenden Gläubiger ausgehändigt, sondern es erfolgt

ein öffentliches Aufgebot der Pfandgläubiger. Melden sich dann andere Gläubiger, so erfolgt die Verteilung durch das Gericht auf Grund eines Verteilungsplanes nach den Vorschriften der CPO §§ 761—768. Dadurch wird allen Schiffs- und Pfandgläubigern die Gewähr ihrer gerechten Berücksichtigung nach Massgabe ihrer Rangordnung geboten, während sie andererseits durch Nichtanmeldung ihres dinglichen Vorrechts verlustig gehen.

Anhang.

§ 12.

Rechtliche Stellung des Schiffseigners, welcher als Schiffer sein Schiff selbst führt.

Zum Schluss ist hier noch der Fall ins Auge zu fassen, dass der Schiffseigner zugleich Schiffer ist. Dies ist für das Binnenschiffahrtsrecht von weit grösserer Wichtigkeit, als für das Seerecht, da die kleinen Schiffahrtsbetriebe, bei denen der Schiffseigner nur einen Kahn besitzt, den er selbst führt, hier besonders zahlreich sind. Von Bedeutung wird diese Frage vor allem bei der Abgrenzung des Umfangs der Haftpflicht, worüber im Seerecht ein heisser Streit entbrannt ist. Während man von der einen Seite darauf hingewiesen hat, dass der Rheder aus seinen Kontrakten, wie aus seinen Delikten persönlich haften müsse, weil hier jeder Grund einer Beschränkung wegfiel, da er nicht für fremde Handlungen oder Unterlassungen einzustehen habe¹⁾, ist von anderer Seite²⁾ die wirtschaft-

1) Lewis in Endemanns Handbuch IV S. 48. Mittelstein a. a. O. S. 142. Cosack, Lehrbuch des Handelsrecht § 33 II, 2 f. S. 172.

2) Ehrenberg a. a. O. S. 182 n. 23. S. 51. Wagner a. a. O. S. 258 n. 5.

liche Seite hervorgehoben und geltend gemacht, dass durch die unbeschränkte Haftung den Rheder - Schiffen eine schwere Benachteiligung gegenüber anderen Rhedern erwachse, sodass man in dem Rheder, der zugleich Schiffer ist, zwei rechtlich gesonderte Personen unterscheiden müsse. Für letztere Auffassung scheint das Gesetz insofern einen Anhaltspunkt zu bieten, als art. 700 HGB die Vorschriften über die dingliche Haftung bei der Bodmerei auch dann anwendbar erklärt, wenn der Schiffer zugleich Alleineigentümer des Schiffes ist. Wollte das Handelsgesetzbuch aber ein allgemeines Prinzip aufstellen, so hätte es dies wohl klar zum Ausdruck gebracht, da eine derartige Entscheidung immerhin einen schweren Bruch mit einem allgemeinen Rechtsgrundsatz, dass jeder für seine eigenen Handlungen voll und ganz einzustehen hat, enthielte.

Wie man aber die Frage auch für das Seerecht entscheiden will, das Binnenschiffahrtsgesetz hat entsprechend der grösseren Bedeutung dieser Frage Vorsorge getroffen. Der Entwurf lautete in § 4 Abs. 3 ganz allgemein »durch die vorstehenden Bestimmungen wird die persönliche Haftung des Schiffseigners im Falle eigenen Verschuldens desselben nicht berührt.« Damit war klar dem Gedanken Ausdruck gegeben, dass der Schiffseigner, wenn er selbst sein Schiff führt, Dritten unbedingt aus seinen Kontrakten, wie aus seinen Delikten einzustehen habe und sich nicht auf das Privilegium der beschränkten Haftung berufen könne. Doch blieb dieses immerhin in einem sehr wichtigen Punkt auch für ihn bedeutsam, wenn nämlich Dritten durch das Verschulden seiner Leute ein Schaden zugefügt war. Doch verkennen schon die Motive nicht, dass dadurch die Lage der kleineren Unternehmungen in gewisser Weise eine ungünstigere sei gegenüber den grossen Schiffahrtsgesellschaften. Dieser Gesichtspunkt wurde in den Beratungen

der Reichstagskommission auf das Lebhafteste verfochten und führte trotz des beharrlichen Widerspruchs der Regierungsvertreter zu der Einschränkung, dass der Eigenschiffer für einen durch fehlerhafte Führung des Schiffes entstandenen Schaden ausschliesslich mit Schiff und Fracht haftet, sofern ihn nicht eine bössliche Handlungsweise zur Last fällt. Man hob dabei hervor, dass während die grossen Schifffahrtsunternehmungen stets ihre fest umgrenzte Haftung kennen, der kleine Schiffseigner bei Schiffskollisionen auch sein ganzes Hab und Gut verlieren könnte, dass er sich dagegen nur durch ungemessene Versicherung decken könnte, wodurch er wiederum höhere Frachtsätze nehmen müsse, was also gleichbedeutend sei mit einem Ruin der kleinen Schiffseigner zu gunsten der grossen Betriebe. Dagegen ist aber geltend zu machen und auch mit Nachdruck geltend gemacht worden, dass abgesehen von den weitgehenden Folgen, den dieser Bruch mit einem anerkannten Rechtsprincip haben könne, diese Begründungen sich einseitig auf den Standpunkt des kleinen Schiffseigners stellen, dass aber der Beschädigte auch ein gutes Recht darauf habe den erlittenen Schaden voll ersetzt zu erhalten, und vor allem, dass dadurch eine fühlbare Ungleichheit und Ungerechtigkeit gegenüber dem Schiffer geschaffen werde, der, obgleich er finanziell noch ungünstiger gestellt sei, indem er nur seine Lohnansprüche habe, dennoch unbeschränkt für Verletzung der ordentlichen Sorgfalt aufzukommen habe (§ 7). Dennoch ist die Kommissionsfassung Gesetz geworden, indem noch besonders im Reichstag betont wurde, dass nautische Versehen vielfach einen andern Charakter trügen als andere vertragsmässige oder ausser kontraktliche Verschuldung, indem hier viel auf die Individualität des Schiffers ankäme, ob er kaltblütig, schnell entschlossen zu handeln verstehe, oder nur schwerfällig,

bedächtig in seinen Erwägungen sei, ohne dass man ihm aus seiner Zögerung einen Vorwurf machen könne; auch der intelligenteste Schiffer könne im Augenblick der Gefahr ohne grosse Schuld in die Lage kommen, Dritten Schaden zuzufügen. Deshalb hielt man die Scheidung für gerechtfertigt, dass zwar der Schiffseigner, auch wenn er sein Schiff selbst führt, im allgemeinen also besonders aus seinen Kontrakten aber auch aus den übrigen Verschuldungen mit seinem ganzen Vermögen haften solle, im Falle einer fehlerhaften Führung des Schiffes aber seine Haftung sich auf Schiff und Fracht zu beschränken habe, sodass er also, wenn bei einer Haverei die Gefahr durch sein nautisches Versehen verschuldet war, der Vergütungsberechtigten nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht haftet (§ 79 Abs. 3). Die Konsequenzen sind die, dass z. B. bei Schiffskollisionen, wenn den Schiffseigner die Schuld trifft, dieser nur mit Schiff und Fracht haftet, während ihm im umgekehrten Falle der Lohnschiffer des anderen Schiffes trotz seiner ungünstigeren finanziellen Stellung unbeschränkt mit seinem ganzen Vermögen zu haften hat.

Nur in einem Fall haftet auch der Schiffseigner bei nautischen Versehen persönlich, nämlich dann, wenn ihm eine bössliche Handlungsweise zur Last fällt. Dieselbe liegt aber nicht nur dann vor, wenn die bestimmte Absicht des Schiffseigners auf die Schadenszufügung gerichtet war, also bei eigentlichem *dolus*, sondern auch dann, wenn er zwar bei seinem pflichtwidrigen Handeln die Beschädigung nicht geradezu bezweckte, aber sich der damit verbundenen Gefahr bewusst war und dennoch nichts zu deren Abwendung that. Diese Ausdehnung erscheint geboten; da man den Schiffseigner nur schützen wollte gegen die harten Folgen eines leichteren, durch die Schwierigkeit der raschen Entscheidung hervorgerufenen Verschuldens. Will der Schiffs-

eigner diese beschränkte Haftung in Anspruch nehmen, so muss er seinerseits beweisen, dass es sich nur um ein sog. nautisches Versehen bei Führung des Schiffes handelte, während umgekehrt derjenige, der bei einem nautischen Versehen den Schiffseigner unbeschränkt in Anspruch nehmen will, ihm die bössliche Handlungsweise nachweisen muss. Dies wird aber, da es sich um innere Thatsachen handelt, sehr schwer zu beweisen sein, sodass dadurch thatsächlich in den meisten Fällen die Haftung für alle nautischen Versehen auf den Umfang von Schiff und Fracht beschränkt sein wird.

Das B.Sch.G. erkennt aber andererseits an, dass, trotzdem der Schiffseigner, der sein Schiff selbst führt, aus seinen Kontrakten persönlich verhaftet wird, dennoch dadurch die mit ihm Kontrahierenden nicht schlechter gestellt werden dürfen und giebt ihnen daher gleichfalls diejenigen Schiffsgläubigerrechte, die sie geniessen falls sie mit dem Schiffer auf Grund dessen gesetzlicher Befugnisse kontrahierten (§ 102 Z. 3), ebenso bleibt ihnen ihr Pfandrecht im Falle des Verschuldens des Eigenschiffers, einerlei also ob er ihnen persönlich haftet oder nur mit Schiff und Fracht, wie im Falle eines nautischen Versehens (§ 102 Z. 5.).



Schwartzkopf, Oskar

Die Pflichten des Schiffseigners

1897

Merc. 226 m

urn:nbn:de:bvb:12-bsb11815896-8